

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 111/112 (1938)  
**Heft:** 5

**Artikel:** Neue Personenwagen auf dem schweizerischen Automarkt  
**Autor:** Troesch, Max  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-49890>

#### **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:** 09.02.2026

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

INHALT: Neue Personenwagen auf dem schweizerischen Automarkt. — Nachtrag zum Wettbewerb für ein Passionsspielhaus in Selzach. — Das Bühnenfestspielhaus Bayreuth. — Apparat zur Konstruktion von Fahrdiagrammen. — Umbau oder Elektrifikation der Brünigbahn. — Nekrologie: René Thury. — Mitteilungen: Schweiz. Landesausstellung.

Ventilloser Aspin-Motor. Der Elektromotor in der Industrie. XV. Kongress für Heizung und Lüftung. Stabformen in Stromverdrängungsläufern. Das Zürcher Bauernhaus. Eidg. Technische Hochschule. — Wettbewerbe: Bezirksgebäude in Meilen. — Literatur.

## Neue Personenwagen auf dem schweizerischen Automarkt

Von Maschinen-Ingenieur MAX TROESCH, Zürich

### III. Die grossen Wagen, mit Zylinderinhalt über 2400 cm<sup>3</sup>.

Schon für 6900 Fr. kann man einen geräumigen Fünfplätzer mit vier Türen kaufen, und mit zwei Türen gibt es sogar einen für 6350 Fr. Beim grossen Rolls Royce Phantom III dagegen kostet der «billigste» Vierplätzer etwa 68000 Fr. Dazwischen gibt es immerhin noch sehr viel Auswahl; das Billigste ist aber auch bei den Autos nicht immer das Beste.

Grosse Wagen werden vor allem als Folge des Raumbedarfs gekauft, dann auch mit Rücksicht auf ihre Leistungsreserve und Bequemlichkeit auf grossen Touren mit breiten Strassen. Ausgesprochen neue Modelle sind dieses Jahr eigentlich wenige erschienen. Bei den europäischen Modellen sind es der Tatra 87 und der «Grosse Mercedes» Modell 770. Der Tatra 87 ist ein Vollschwingachser in ausgesprochener Stromlinienform, ganz ähnlich dem erprobten grösseren Modell und dem neuen Kleinen. Der Mercedes 770 ist ein Luxuswagen von hervorragenden Fahreigenschaften und grössen Ausmassen, mit Reihen-Achtzylinder-motor von 39 Steuer PS, ohne Kompressor, vorn Einzelradfederung und hinten die bereits erwähnte Doppelgelenkachse.

Bei den amerikanischen Fabrikaten teurerer Wagenklassen zeigt sich eher die Tendenz, auch billigere kleinere Typen herauszugeben (Nash, Packard, Hudson mit seinem Modell 112, einem 14 PS-Sechszylinder mit sehr günstigem Leistungsgewicht). Als mehr oder weniger neue Modelle sind noch der Buick mit seinem Wirbel-Motor und der originellen Hinterachs-federung, und der Cadillac 60 zu bezeichnen.

Auf dem Schweizermarkt sind unter den grossen Wagen etwa folgende die Meistgekauften oder sonst interessantesten.

**ADLER, Modell 2500.** Moderne Schwingachskonstruktion mit stromliniger Karosserie. Motor mit seitlichen Ventilen, Liter-

(Schluss von Seite 29)

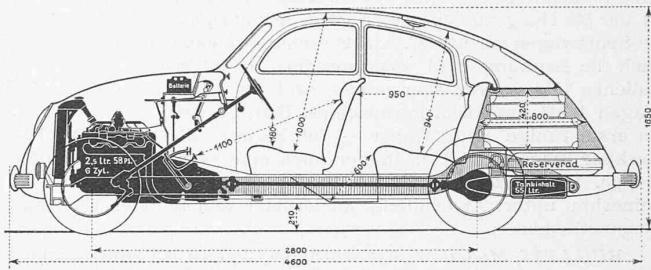


Abb. 10. Adler, Modell 2500, mit guter Raumausnutzung. — 1:50

leistung normal, Leistungsgewicht mittel. Getriebe mit vier Gängen, wovon drei synchronisiert und geräuscharm. Kastenrahmen, Federung ganz unabhängig, vorn mit Viertelelliptikfederanquer angeordnet, aber leicht nach rückwärts geneigt. Hinten Pendelachse mit starken Streben nach hinten und mit Querfeder. Bremsen hydraulisch System Lockheed. Karosserie sehr breit und geräumig. Federung und Strassenhaltung infolge Schwingachsbauart sehr gut. Vordere und hintere Sitzbank bieten Platz für je drei Personen, grosser Kofferraum (Abb. 10).

**BENTLEY, Modell 25-30.** Eigentlich das Sportmodell des kleinen Rolls Royce; vom guten, alten Bentley ist nur noch der Name da. Dafür ausgeklügelter Rolls Royce-Konstruktion mit Garantie für 3 Jahre und nicht nur für Gratisfersatz defekter Teile, sondern auch für den kostenlosen Aus- und Einbau (das ist allerhand für einen schnellen Sportwagen). Literleistung in Sportkategorie, jedoch nur so weit getrieben, dass absolut zu-

### Vergleichstabelle Grosse Wagen (über 2400 cm<sup>3</sup>)

Marke	Modell	Bohrung / Hub	Anzahl Zylinder	Zyl.-Inhalt cm <sup>3</sup>	Steuer-PS	Federung		Gewicht fahr-bereit kg	Brems-Leistung PS	Literleistg.: PS/1000 cm <sup>3</sup>	Leistungs-gewicht kg/PS leer	Leistungs-gewicht kg/PS mit vier Person.	Preis viertürige Limousine Fr.
						E = Einzelrad vorn	St = Starrachse hinten						
Adler . . . .	2500	71/105	6	2494	13,3	E	E	1310	58	23,7	22,6	27,8	11 500
Bentley . . . .	25-30	89/114	6	4257	21,6	St	St	1650	140	32,8	11,8	13,9	43 000
Bugatti . . . .	57	72/100	8	3260	16,6	St	St	1650	150	46,0	11,0	13,0	19 000
Buick . . . .	40	78,6/104,8	8	4060	20,7	E	St	1680	107	26,4	15,8	18,6	10 500
Cadillac . . . .	60	88,9/114,3	8	5680	28,6	E	St	1950	135	23,8	14,4	16,7	19 500
Chevrolet . . . .	Master	81/95,2	6	2945	15,0	St	St	1350	64,5	21,8	21,0	25,6	7 500
Chevrolet . . . .	de Luxe	88,9/95,2	6	3547	18,1	E	St	1390	85	24,0	16,4	19,9	8 500
Chrysler . . . .	Plymouth deL.	79,4/111,1	6	3300	16,8	St	St	1390	82	24,8	17,0	20,6	8 450
Chrysler . . . .	Royal	85,7/114,3	6	3960	20,3	E	St	1520	95	24,0	16,0	19,2	10 600
de Soto . . . .	Spezial	79,4/111,1	6	3300	16,8	St	St	1330	82	24,9	16,1	19,9	8 900
Dodge . . . .	de Luxe	82,5/111,1	6	3570	18,2	St	St	1420	87	24,4	16,2	19,8	10 200
Ford . . . .	V 8 Standard	77,8/95,3	8	3621	18,4	St	St	1250	85	23,5	14,8	18,4	6 900
Horch . . . .	930 V	78/92	8	3517	17,9	E	St	1800	75	21,3	24,0	28,0	18 000
Hudson . . . .	112	67,5/127	6	2724	13,8	St	St	1400	78	28,6	17,9	21,8	7 700
Lancia . . . .	Astura	74,5/85	8	2970	15,1	E	St	1600	80	27,0	20,0	23,8	23 500
La Salle . . . .		85,7/114,3	8	5280	26,9	E	St	1820	125	23,7	14,6	16,9	14 700
Lincoln . . . .	Zephyr	68,8/93,7	12	4383	21,2	St	St	1620	110	25,2	14,7	17,5	12 500
Maybach . . . .	S W 38	90/100	6	3790	19,4	E	E	2200	140	36,9	15,7	17,7	34 500
Mercedes . . . .	320	82,5/100	6	3207	16,3	E	E	1865	78	24,4	23,9	27,8	17 600
Mercedes . . . .	540 K	88,0/111	8	5401	27,3	E	E	2300	180	33,3	12,8	14,4	36 300
Nash . . . .	400	85,7/111,1	6	3800	19,6	St	St	1500	95	25,0	15,8	19,0	10 950
Oldsmobile . . . .	8	82,5/98,4	8	4250	21,7	E	St	1650	110	25,9	15,0	17,7	12 250
Opel . . . .	Supersix	80/82	6	2473	12,6	E	St	1220	59	23,9	20,7	26,8	6 600
Opel . . . .	Admiral	90/95	6	3626	18,5	E	St	1640	86	23,7	19,1	22,6	11 000
Packard . . . .	1600	89/108	6	4020	20,5	E	St	1650	100	24,9	16,5	19,5	13 000
Packard . . . .	1601	82,5/108	8	4600	23,5	E	St	1710	120	26,1	14,3	16,8	15 200
Pontiac . . . .	6	87,3/101,6	6	3650	18,6	E	St	1550	85	23,3	18,3	21,8	9 400
Rolls Royce . . . .	25-30	89/114	6	4257	22,0	St	St	2100	130	30,5	16,1	18,5	44 000
Rolls Royce . . . .	Phantom III	82/114	12	7340	38,0	E	St	2500	250	34,1	10,0	11,2	68 000
S. S. . . .	Jaguar	73/106	6	2663	13,8	St	St	1520	103	39,0	14,7	17,7	15 500
Studebaker . . . .	Six 19	84/111	6	3703	19,0	E	St	1480	90	24,3	16,5	19,8	10 700

verlässiger Betrieb gewährleistet ist; Leistungsgewicht sehr interessant. Vierganggetriebe, zwei Gänge synchronisiert, alle geräuscharm, spielend leichtes Schalten. Vorn und hinten starre Achsen mit Halbelliptikfedern, Stoßdämpfer vom Lenkrad aus einstellbar und zudem automatisch durch Fahrgeschwindigkeit beeinflusst, da Regulierung durch Oeldruckpumpe geschieht, die vom Getriebe aus angetrieben wird. Bremsen mechanisch mit Rolls Royce-Friktionsservo.  $V_{max}$  rd. 145 km/h. Direkter Gang trotz hoher Endgeschwindigkeit dank des geschmeidigen Motors auch als Stadtgang zu benutzen, für gute Beschleunigung jedoch ist der 3te Gang zu verwenden, wie dies übrigens bei Sportwagen normal ist. Alle Bedienungsorgane, auch die Lenkung sind ausgesprochen leicht zu bedienen und wirken sehr präzis, und der ganze Wagen läuft praktisch geräuschos. Bentley war der erste ruhige Sportwagen — für Fahrer, die sich gerne bemerkbar machen, gibt es immer noch eine verborgene Auspuffklappe. Die ganze Chassiskonstruktion ist noch sehr konservativ, immerhin unter Anwendung modernster und feinster Fabrikationsmethoden.

**BUGATTI, Modell 57.** Ein würdiges Gegenstück zum Bentley. Motor kleiner, dafür mehr forcier, Gangart deshalb weniger ruhig. Wagen wesentlich billiger, hauptsächlich wegen Valutaverhältnissen. Motor: Ventile hängend in sphärischem Kompressionsraum, durch zwei oben liegende Nockenwellen angetrieben, Literleistung für kompressorlosen Sportmotor sehr respektabel. Getriebe mit vier Gängen, zwei synchronisiert. Vorn und hinten starre Achsen, vorn Halbelliptikfedern, hinten die bekannten Bugatti-Viertelelliptikfedern, deren dicke Enden hinten am Chassis befestigt sind. Bremsen hydraulisch, aber erst seit diesem Jahr. (Bugatti war der Erste, der vor Jahren hydraulische Bremsen baute, jedoch noch mit wenig Erfolg, da man damals noch keinen ölfesten Gummi zu Dichtungszwecken kannte. Er hat dann seither ausnahmslos seine bekannten Kabelbremsen gebaut, mit den zarten Bremshebeln, Kabelrollen und Kabeln). Hochwertiger Sportwagen von verfeinertem Gangart. Strassenhaltung für Starrachser erstaunlich gut.  $V_{max}$  150 bis 160 km/h. Beschleunigung und Steigvermögen besonders im 3ten Gang sehr eindrucksvoll. Chassiskonstruktion eher konservativ.

**BUICK, Modell 40.** Zum Teil neues Modell mit Hochleistungsmotor durch neuen Kompressionsraum mit starker Wirbelung und mit der neuen Hinterachsgefederung durch Spiralfedern und geführter Achse (vergl. Abb. 2). Literleistung sehr gut, Leistungsgewicht schon als sportlich zu bezeichnen. Dreiganggetriebe, geräuscharm, zwei synchronisierte Gänge. Federung vorn unabhängig mit Spiralfedern und Querlenkerpaaren und Torsionsstab für Reduktion der Kurvenneigung. Bremsen hydraulisch mit Servowirkung durch die Bremsbaken. Sehr geräumige Ganzstahlkarosserie für 5 Personen. Bequemer, geräumiger Wagen mit hoher Endgeschwindigkeit und erstaunlichem Beschleunigungs- und Bergsteigvermögen. Absolut ruhiger Gang, angenehm weiche Federung und gute Strassenhaltung dank raffiniertem Hinterachseinbau. Schweizermontage.

**CADILLAC, Modell 60** (Abb. 11). Ein neues Modell? Eigentlich nur äußerlich, aber der neue, stark erniedrigte Kühler gibt dem Wagen eine derart neue Note, dass man speziell durch die geänderte Karosserie einen grossen, modernen Europäerwagen vor sich glaubt. Motor in V-Form, seitliche Ventile, Literleistung gut, Leistungsgewicht infolge des grossen Motors sportlich. Dreiganggetriebe, alle Gänge geräuscharm, zwei synchronisiert (Cadillac war die erste Marke, die die Synchronisierung der Getriebegänge anwandte). Schalthebel sehr praktisch am Lenkrad angebracht. Federung vorn unabhängig, mit Spiralfedern und Querlenker, hinten starre Achse mit Halbelliptikfedern und Stabilisierung durch langen Querlenker, vorn Kurvenstabilisierung durch Torsionsstab. Bremsen hydraulisch. Geräumige Ganzstahlkarosserie. Sehr schneller, bequemer Reisewagen von absolut geräuschosser Gangart und hoher Qualität. Federung angenehm weich.

**CHEVROLET, Modell Master.** Einer der billigsten Amerikanerwagen. Motor: Ventile hängend, durch Stosstangen betätigt, Literleistung nicht weit getrieben, Leistungsgewicht mittel. Dreiganggetriebe, zwei Gänge synchronisiert und geräuscharm. Federung vorn und hinten mit Halbelliptikfedern, starre Achsen (die Luxe-Modelle haben vorn unabhängige Dubonnetfederung). Bremsen hydraulisch, geräumige Ganzstahlkarosserie mit grossem Koffer. Praktischer Gebrauchswagen, Federung und Strassenhaltung für Starrachser normal. 15 u. 12,6 St. PS.; De Luxe-Modelle auch mit 18 PS und Sparschaltung. Schweizermontage.

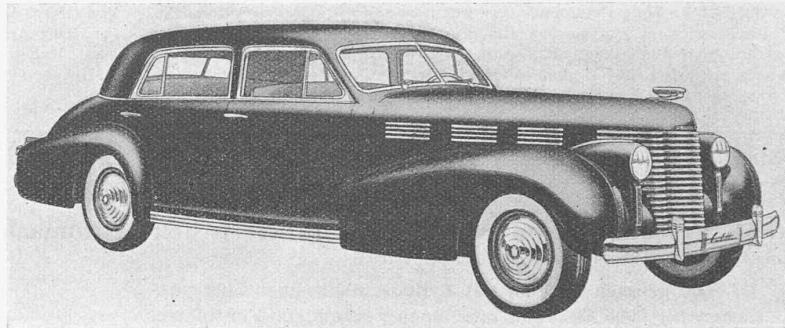


Abb. 11. Cadillac, Modell 60. Luxuriöser Reisewagen mit niedrigem Kühler

**CHRYSLER-PLYMOUTH, Modell Standard.** Motor 14,2 PS, seitliche Ventile, Literleistung guter Tourenwert, Leistungsgewicht sehr günstig. Dreiganggetriebe, zwei Gänge synchronisiert und geräuscharm. Starre Achsen vorn und hinten, Halbelliptikfedern, Kurvenstabilisierung durch Torsionsstab. Hydraulische Bremsen, System Lockheed, Ganzstahlkarosserie, bequem für 5 Personen, sehr geräumiger Koffer, von aussen zugänglich. Lebhafter, geräumiger Gebrauchswagen, Federung und Strassenhaltung für Starrachser sehr gut (Luxusausführung 16,8 PS, mit automatischem Spar- und Schongang lieferbar).

**FORD, Modell V 8 Standard.** Literleistung gut, Leistungsgewicht infolge leichten Wagens und grossem Motor sportlich. Wagen sonst genau wie 11,4 PS-Achtzylinder. Sehr lebhafter Gebrauchswagen mit geräumiger Karosserie. Leistungsgewicht gestaltet hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten, obschon die hohe Endgeschwindigkeit nicht immer ausgenutzt werden kann.

**HUDSON, Modell 112.** Neues, leichtes Modell, Motor mit seitlichen Ventilen, Literleistung ziemlich hoch, Leistungsgewicht gut. Getriebe mit drei Gängen, davon zwei synchronisiert und geräuscharm. Vorn und hinten starre Achsen und Halbelliptikfedern. Hydraulische Bremsen, Ganzstahlkarosserie. Geräumiger Wagen der billigen Preisklasse, lebhaft, gutes Steigvermögen.

**LINCOLN, Modell Zephyr.** Ganz Konstruktionsart ähnlich dem Ford V 8, jedoch mit Zwölfzylindermotor in V-Form, und geräumiger. Seitliche Ventile, Literleistung gut, Leistungsgewicht für Tourenwagen sehr günstig. Getriebe drei Gänge, davon zwei synchronisiert und geräuscharm. Federung wie beim Ford mittels Querfedern, starre Achsen. Sehr grosse Ganzstahlkarosserie, auf beiden Sitzbänken Platz für 3 Personen, grosser Gepäckraum, von aussen zugänglich. Infolge grossem Motor sehr hohes Beschleunigungs- und Bergsteigvermögen, hohe Endgeschwindigkeit, nur auf guten Strassen auszufahren.

**MERCEDES, Modell 540 K.** Moderner Sportwagen mit Kompressormotor (Abb. 12) und Vollschwingachsen. Hängende Ventile, Auspuffventile salzgekühlt, mit Stosstangen. Kompressor beliebig ein- und ausschaltbar. Literleistung günstig, nicht zu forciert, Leistungsgewicht sehr niedrig. Vierganggetriebe, 2. und

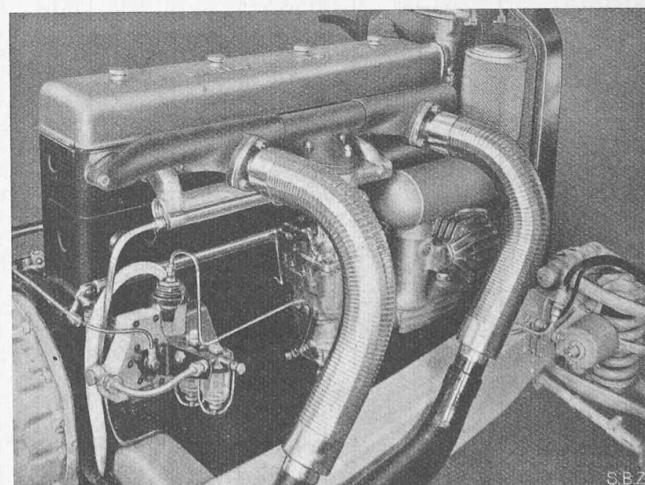


Abb. 12. Mercedes-Benz, Modell 540 K. 27 St. PS-Kompressormotor. Achtzylinder mit hängenden Ventilen, durch Stosstangen betätigt. Bremsleistung ohne Kompressor 115 PS, mit Kompressor 180 PS. Der Kompressor ist zwischen den Auspuffrohren sichtbar, darüber grosser Saugschalldämpfer und Luftfilter. S. B. 7

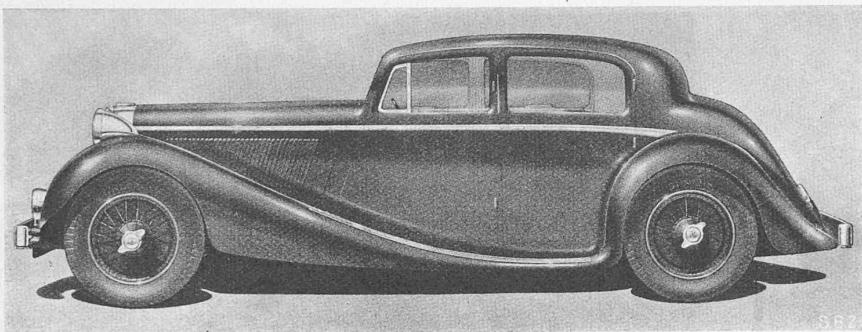


Abb. 14. S. S. Modell Jaguar. Engl. Sportlimousine mit 3,5 l Motor. Starre Achsen

3. Gang synchronisiert, 4. als halbautomatischer Schnellgang ausgebildet. Kastenrahmen, Zentralschmierung. Federung vorn mit Spiralfedern und Querlenkern, hinten Spiralfedern mit Pendelachse wie bei den kleineren Mercedesmodellen. Oeldruckbremsen, System Lockheed. Sehr schneller, bequemer Sportwagen mit grossem Beschleunigungsvermögen. Sehr luxuriöse Karosserie, 5 plätzige Koffer.

**PACKARD, Modell 1600** ist insofern ein neues Modell, als es gegenüber dem letzjährigen geräumiger und mit 20,5 PS-Motor ausgestattet ist. Motor Reihensechszylinder mit seitlichen Ventilen. Literleistung normal, Leistungsgewicht günstiger Tourenwert. Drei Gänge, wovon zwei synchronisiert und geräuscharm. Federung vorn unabhängig mit Spiralfedern und nach hinten abgestützten Querlenkern, hinten starre Achse mit Halbelliptikfedern und Kurvenstabilisierung durch Torsionsstab. Sehr geräumige Ganzstahlkarosserie, grosser Koffer. Hydraulische Bremsen. Komfortabler fünfsitziger Luxuswagen der mittlern Preisklasse mit angenehm weicher Federung und guter Strassenhaltung.

**ROLLS ROYCE, Modell Phantom III** (Abb. 13). Ausgesprochener Luxuswagen moderner Bauart mit unabhängiger Federung vorn und Zwölflyzylindermotor in V-Form. Ventile hängend, durch Stosstangen betätigt. Literleistung für so grossen Motor sehr hoch infolge raffinierter Konstruktion, Motor vollkommen geräuschos. Leistungsgewicht sehr sportlich. Vierganggetriebe, ganz geräuschos, auch Rückwärtsgang, drei synchronisiert, spield leiches Schalten. Chassis kreuzverstrebt, Zentralschmierung. Federung vorn unabhängig mit Spiralfedern und Querlenkern. Hinten Starrachse, Halbelliptikfedern und Torsionsstabilisator. Stossdämpfer automatisch durch Fahrgeschwindigkeit beeinflusst und zudem noch vom Lenkrad aus verstellbar. Eingebaute, hydraulische Wagenheber, mechanische Bremsen mit Frictionsservo, vor und rückwärts gleich wirkend. Durch ausgezeichnete Federung, bemerkenswerte Kurven- und Strassenlage, fast unglaubliche Beschleunigung und Bergsteigfähigkeit bei grösster Lauf-ruhe bietet dieser Wagen das Maximum an Fahrkomfort.

**S. S. Modell Jaguar** (Abb. 14). Englische Sportlimousine von eleganter Linienführung, Motor hängende Ventile, durch Stossstangen betätigt. Hohe, sportliche Literleistung, sehr günstiges Leistungsgewicht. Vierganggetriebe, drei Gänge synchronisiert und geräuscharm. Starre Achsen und Halbelliptikfedern vorn und hinten. Sehr niedriger Chassisrahmen gewöhnlicher Bauart. Mechan. Bremsen, hydraul. Wagenheber, eingebaut. Einer der elegantesten Wagen mit Serienkarosserie, sehr schnell und infolge niedrigster Bauweise und eher harter Federung gute Strassenlage.

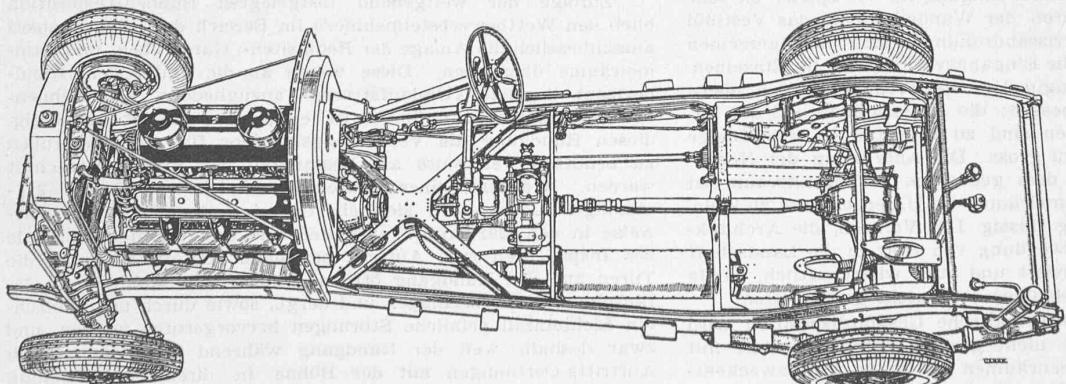


Abb. 13. Rolls Royce Phantom III. Chassis mit Kreuzverstrebung; Federung vorn unabhängig mit Querlenkern und Spiralfedern, hinten starre Achse mit Hypoidverzahnung, Querstabilisierung durch Torsionsstab

## Nachtrag zum Wettbewerb für ein Passionsspielhaus in Selzach

In Nr. 1 laufenden Bandes ist das Ergebnis des Wettbewerbes für das Passionsspielhaus in Selzach (Kt. Solothurn) mitgeteilt worden; der Auftrag an den Erstprämierten dürfte dieser Tage erfolgen. Die Aufgabe war durch die ungewöhnlichen Sonderwünsche seitens des Dichters wie des Bühnenfachmanns erschwert, und dementsprechend interessant geworden, sodass wir nochmals und etwas eingehender darauf zurückkommen, umso mehr als das Interesse für diese Passionsspiele über den Kreis der Wettbewerbsteilnehmer weit hinausreicht. Dem Exposé zum Wettbewerbsprogramm folgend, zunächst einige Vorerläuterungen.

Seit 1895 führte Selzach in einem eigens dazu erstellten, tausend Personen fassenden Holzbau in Abständen von 2 bis 5 Jahren Passionsspiele nach den Vorbildern von Oberammergau, Höritz und Erl auf. Diese Spiele hatten anfänglich mehr oratorischen Charakter, wurden jedoch später von Dr. P. Plazidus Hartmann in Engelberg, die grundlegende Darstellungsweise beibehaltend, umgestaltet und erweitert und waren nun eine Kombination von dramatisierten biblischen Erzählungen mit eingeschobenen lebenden Bildern, umrahmt und erläutert durch Deklamationen und Gesänge. Die letzten Aufführungen in dem etwas baufällig gewordenen, inmitten des Dorfes gelegenen Spielhaus fanden im Jahre 1932 statt. Gegen tausend Personen strömten Sonntag für Sonntag von anfangs Juni bis anfangs Oktober teils mit der Bahn, teils mit Autos nach Selzach, um sich an dem eindrucksvollen Spiel zu erbauen.

Trotz der günstigen Aufnahme seitens des Publikums entsprachen Bühne und Spiel den neuzeitlichen Ansprüchen nicht mehr. Daher reifte in der Gesellschaft der Entschluss, mit den Vorarbeiten zu einem Spielhausneubau zu beginnen und sich zugleich mit der Fassung eines neuen Passionstextes zu befassen. Mit der Neuschaffung des Textes wurde der Solothurner Dramatiker Cäsar von Arx in Verbindung mit Dr. P. Plazidus Hartmann betraut. Der vielversprechende Entwurf liegt nun vor; er stellt eine in sich geschlossene dramatische Einheit dar, eine grandiose dichterische Vision. Das von Arx'sche Spiel zerfällt wieder in eine Vormittags- (Vorspiel) und Nachmittagsaufführung. Der Spielbeginn zur Vormittagsaufführung ist um 10½ Uhr gedacht; sie dauert 1½ Stunden, also bis 12 Uhr. Sie beginnt mit der Erschaffung der Welt, lässt in pausenloser Reihenfolge mächtig wirkende Bilder aus dem alten Testament an uns vorüberziehen und schliesst mit der Anbetung und Verherrlichung des Jesuskindes in der Krippe durch Menschen aller Zeiten und Zonen. Nach zweistündiger Mittagspause, die den Spielbesuchern gestattet sich im Dorfe zu verpflegen, beginnt um 14 Uhr in der Nachmittagsaufführung die eigentliche Passion mit einer Huldigung der Menschen an den Gottessohn. Dann reiht sich wieder ununterbrochen Szene an Szene aus dem Leidensweg Christi und das Spiel endigt nach 2½ Stunden mit einem gewaltigen Schlussbild des jüngsten Gerichtes.

Der Umstand, dass das Spielhaus während Jahren nicht benutzt wird und dass es zudem ausserhalb des Ortes an einen Waldrand zu stehen kommt, rechtfertigt die Weglassung allen entbehrlichen architektonischen Aufwandes. Allein schon aus Sicherheitsgründen und zwecks möglichster Verringerung der Unterhaltungskosten ist es auch angezeigt, auf unnötige Fenster und Glaswände zu verzichten. Zur Hauptsache wird die Baumasse durch die gesetzmässigen Baubedürfnisse des Bühnen- und Zuschauerhauses bestimmt.

Das Bühnenhaus weicht in seiner Anlage von der für Schauspiel- und Opernhäuser üblichen stark ab. Bühnenbildner Roman Clemens vom Zürcher Stadttheater hat dafür nach den durch