

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 66 (1948)  
**Heft:** 47

## Sonstiges

### 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:** 22.02.2026

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

Fertigungsring zusammenzuschliessen, die im Endziel alle für grössere Neubauprojekte nach diesem System gebrauchten Teile und Stoffe auf Lager halten sollen.

Dieses Prinzip ist jedoch nur dann durchführbar und volkswirtschaftlich vertretbar, wenn die wichtigsten Roh- und Ausbauteile Abmessungen haben, die ihre Verwendung für jedes Montagesystem ermöglichen. Deshalb sollte ein solches nur genormte Abmessungen und Axmasse verwenden. Wenn erreicht werden soll, dass Neubaumethoden, wie diese, sich verbreiten, dann muss die *Normung* des Bau- und Hochbauwesens auf einen hohen Stand gebracht werden. Dafür ist wesentliche Voraussetzung die Einführung einer genormten Massordnung. Vorausgesetzt wurde, dass ein Rastermass von 1,25 m und ein diesem zugrunde liegendes Grundmass von 25 bzw. 12,5 cm für eine allgemeine deutsche Normung geeignet sei.

Eine andere Voraussetzung für die wirtschaftliche Erschliessung neuer Baumethoden ist selbstverständlich eine *Beschränkung der Grundrissarten*, insbesondere für den sozialen Wohnungsbau. Für diese Typen, die den sozialen Bedürfnissen und dem Lebensstandard jedes Landes entsprechen müssen, sollten durch die zuständigen Baubehörden generelle baupolizeiliche Vorgenehmigungen gegeben werden. Auf diese Weise liessen sich die umfangreichen und zeitraubenden Genehmigungsunterlagen und Genehmigungsverhandlungen vor Durchführung eines grösseren Bauprojektes einsparen, bzw. auf die städtebauliche und lageplanmässige Prüfung beschränken. Der Verfasser hat aus den angeführten Gründen Wert darauf gelegt, sein Montagesystem sogleich mit einem für die vorgenannten Zwecke brauchbaren Wohnungsgrundriss zu koppeln. Sein Haus lässt sich sowohl als freistehendes Einzelhaus (Bild 3), wie auch als Reihenhaus verwenden. Es enthält in jedem Stockwerk normalerweise eine  $2\frac{1}{2}$ -Zimmerwohnung von  $49\text{ m}^2$  Wohnfläche mit Kleinstküche, Bad und Abort. Bei einer Hebung des deutschen Wohnstandards lässt sich dieses Haus ohne wesentliche bauliche Änderungen jederzeit zu einem Einfamilienhaus umwandeln. In der geschlosse-

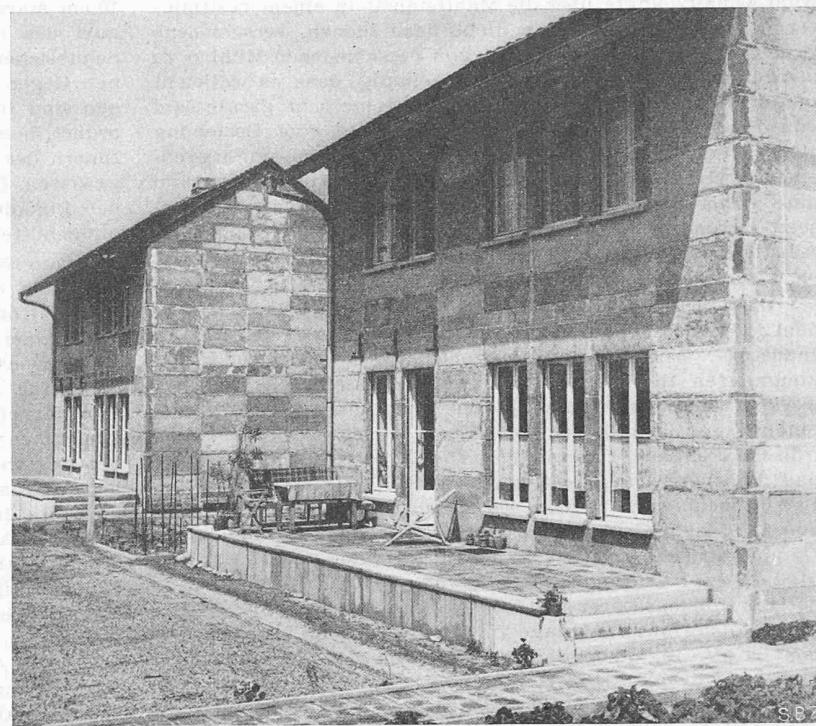


Bild 3. Fast fertige Häuser (noch ohne Verputz) System «Balser-Hochtief»

nen Zeile ist jeder Wohnungstyp von 2 bis zu 4 Zimmern im gleichen Stockwerk durch Verschieben der Quer- bzw. der Haustrennwände möglich.

## MITTEILUNGEN

**Die Bestimmung der granulometrischen Zusammensetzung der Zemente** ist von P. Lhopitalier und Ch. Momot in der Publication technique No. 8 vom Juli 1948 des «Centre d'Etudes et de Recherches de l'Industrie des liants hydrauliques» behandelt worden. Dieses Thema wurde am dritten Talsperren-Kongress in Stockholm erörtert (Frage Nr. 11). Die «Dimension» der Partikel eines pulverförmigen Materials hat keinen absoluten physikalischen Sinn. Sie kann nur unter bestimmten Voraussetzungen ermittelt werden. Versuchsergebnisse können in Form von granulometrischen Kurven oder einer «spezifischen Oberfläche» angegeben werden. Die spezifische Oberfläche ist eine noch problematischere Grösse als die Dimension der Körner, in dem sie eines reellen physikalischen Sinnes zu entbehren scheint. Je nach der angewandten Versuchsmethode erhält man für den gleichen Zement spezifische Oberflächen von  $1900$  bis  $10\,800\text{ cm}^2/\text{g}$ . Unter den Versuchssapparaten sind diejenigen geeignet, deren Ergebnisse die Variationen der Festigkeit oder anderer grundlegender Eigenschaften vorauszusehen erlauben. Die Apparate, die zur Ermittlung einer granulometrischen Kurve dienen können, sind eher im Stande diese Voraussetzung zu erfüllen, als diejenigen, die nur eine Zahl, nämlich die spezifische Oberfläche, ergeben. Die Autoren haben eine Zählmethode für mikroskopische Präparate ausgearbeitet, die ihnen erlaubte, die granulometrischen Kurven der untersuchten Zemente von  $15\text{ }\mu$  an mit grosser Genauigkeit zu bestimmen und mit den Turbidimeter- und Flurometerwerten<sup>1)</sup> zu vergleichen. Die Letzteren wurden für die Körner  $< 15$ , bzw.  $30$  bzw.  $45\text{ }\mu$  ermittelt. Die Auswertung der Versuchsergebnisse ergab in allen Fällen eine gute Uebereinstimmung zwischen Flurometerwerten und mikroskopischer Zählung, während die Turbidimeterwerte für bestimmte Zemente deutliche Abweichungen von den mit den beiden anderen Methoden übereinstimmend ermittelten Werten zeigten. Die Angaben des Permeabilimeters von Blaine<sup>2)</sup> können nicht mit den Messergebnissen der vorgenannten Methoden in Zusammenhang gebracht werden. Man bleibt über deren realen physikalischen Sinn noch im Ungewissen. Die Bestimmung der spezifischen Oberfläche nach Blaine gibt

<sup>1)</sup> Turbidimeter = Trübungsmesser von Wagner; Flurometer = Windsichter Pearson & Sligh (Vgl. SBZ 1947, Nr. 8, S. 96\*).

<sup>2)</sup> Vgl. SBZ 1947, Nr. 20, S. 265.

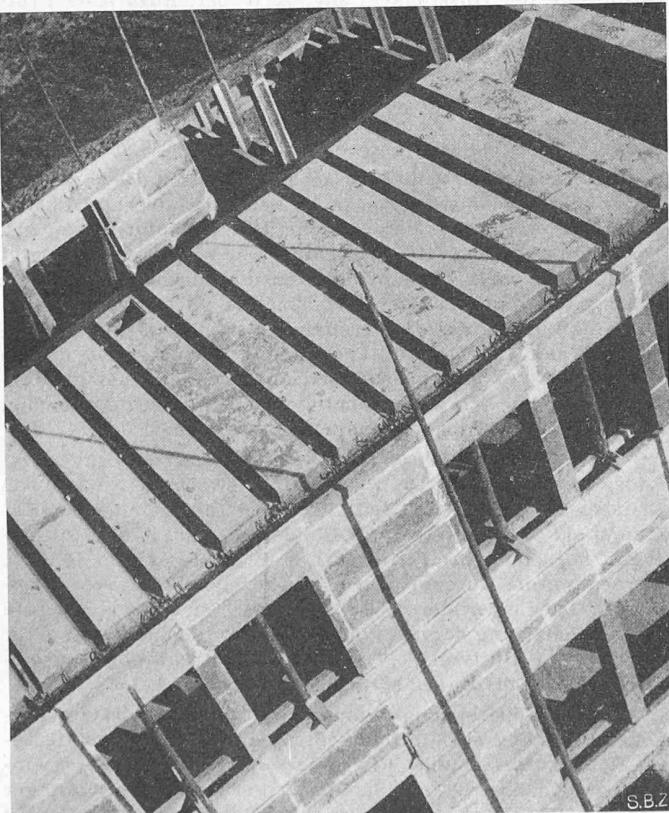


Bild 2. Blick auf die oberste Decke

wohl Anhaltspunkte über die Mahlfeinheit in einem bestimmten Werk, sie kann aber nicht dazu dienen, verschiedene Zemente oder die Wirksamkeit von verschiedenen Mühlen zu beurteilen. Die Autoren sind der Meinung, dass es vielleicht möglich wäre, durch eine Statistik, die eine sehr grosse Zahl von Versuchsergebnissen umfassen würde, eine Beziehung zwischen der spezifischen Oberfläche nach Blaine und irgend einer interessanten Eigenschaft des Zementes zu finden und dass daher die Versuche mit dem Permeabilimeter fortgesetzt werden sollten. Indessen sprachen sie sich unmissverständlich zugunsten des Flurometers aus, dessen Arbeitsweise sie auch näher untersuchen.

G. A. Rychner

**Die unterirdische Kraftzentrale Portzic bei Brest.** Nachdem im Verlauf des Krieges die für die Stromversorgung des Industrie-, Werft- und Hafengebietes von Brest in Frage kommenden thermischen Kraftwerke grösstenteils zerstört worden waren, entschloss sich das Kriegsministerium in Verbindung mit der «Electricité de France» Ende 1946, eine unterirdische Zentrale zu erstellen. Die Arbeiten sind im Gang und man hofft, das Kraftwerk auf den Winter 1949—50 in Betrieb nehmen zu können. Es enthält in einem Hauptstollen von  $83 \times 20$  m Grundfläche und 24 m Höhe drei ölgefeuerte Dampferzeuger spezieller Bauart für Dampf von 55 atü und  $510^{\circ}$  C, zwei Turbogeneratoren von je 20 000 kVA mit den nötigen Kondensatoren und Hilfsmaschinen, sowie eine Schalt- und Transformatorenstation für eine Uebertragungsspannung von 60 kV. In einem Nebenstollen von rd. 36,75 m Länge, 11,2 m Breite und 24 m Höhe sind die Anlagen für die Aufbereitung des Wassers und in einer 32,75 m langen und 15 m hohen Verlängerung dieses Stollens zwei Brennstoffbehälter für je 630 m<sup>3</sup> Rohöl und ein Behälter für 270 m<sup>3</sup> leichten Brennstoff (für eine Diesel-Notstromgruppe) untergebracht. Das Gewölbe des Hauptstollens ist im Scheitel 1,8 m, in den Widerlagern 3,3 m dick und weist innen einen Radius von 12,4 m auf. Besondere Aufmerksamkeit wird der Behandlung der Raumluft im Hauptstollen gewidmet. Es bestehen zwei getrennte Anlagen, jede umfassend die nötigen Ventilatoren für einen Frischluftbetrieb oder für Umluftbetrieb mit geringem Frischluftzusatz, eine Batterie von mit Meerwasser beschickten Luftkühlern, eine Berieselungsvorrichtung (Luftwascher) mit Süßwasser, eine Kühlmachine mit einer Kälteleistung von 465 000 kcal/h und die nötigen Apparaturen für die automatische Regelung, Betriebskontrolle und Sicherheit. Eine dritte Kühlmachine gleicher Leistung steht für Notfälle oder aussergewöhnliche Lastspitzen in Reserve. Die behandelte Luft wird in den Raum unter dem Gewölbe, der nach unten durch eine Zwischendecke abgetrennt ist, eingeführt und verteilt sich durch Löcher in der Zwischendecke über den ganzen Innenraum. Die Erstellungskosten belaufen sich auf 1150 Mio Fr. (Preisbasis 1946) und liegen schätzungsweise 20% über den Kosten einer normalen oberirdischen Anlage gleicher Leistung. Eine eingehende Beschreibung des baulichen Teiles findet sich in «Travaux», September 1948.

**Die neue Rheinbrücke in Köln.** Die Strassenbrücke über den Rhein von Köln nach Köln-Deutz wurde am 16. Okt. 1948 nach 13 Monaten Bauzeit (Werkstättenarbeit und Montage) dem Verkehr übergeben. Der neue, sehr bemerkenswerte Stahlbau ruht auf den teilweise umgebauten Widerlagern und Strompfeilern der in den Jahren 1913-15 erbauten und im 2. Weltkrieg zerstörten Hängebrücke<sup>1)</sup>. Er weist folgende Hauptabmessungen auf:

Länge der Stahlkonstruktion	437 m
Breite der Brücke (Fahrbahn oben)	20,6 m
Fahrbahnbreite	11,5 m
Gehwege	2 x 3,0 m
Radfahrerwege	2 x 1,55 m
Stützweiten	132; 184; 121 m
Konstruktionshöhe über den Pfeilern	7,80 m
Konstruktionshöhe in Strommitte 3,30 m = $\frac{1}{50}$ der Stützweite	
Ausladung der Gehwegkonsolen	4,55 m
Begrenzungsprofil für die Grossschiffahrt unter der Mittelöffnung bei höchstem schiffbarem Wasserstand	94,0 x 9,10 m
Gewicht der Stahlkonstruktion	5700 t

Der Hauptträger der Brücke besteht aus einem geschlossenen, durch Stegbleche in drei Zellen unterteilten Kastenträger von 12,30 m Breite und 3,30 bis 7,80 m Höhe. Die blos-

<sup>1)</sup> Literatur: «Der Eisenbau», Jg. 1913, S. 213 ff.; «VDI-Zeitschrift» 1920, Nr. 32-34; SBZ Bd. 62, S. 78\* (9. Aug. 1913).

10 cm starke Eisenbetonfahrbahntafel ist direkt auf den Obergurt des Hauptträgers aufgebracht, mit aufgeschweißten Schubsicherungen festgehalten und als Verbundplatte berechnet. Gegen Ausbeulen der relativ dünnen Hauptträgergurten sind im Untergurt besondere Längsaustrifungen angeordnet, beim Obergurt ist diese Aufgabe zusätzlich den im Innern des Hauptträgers liegenden Fahrbahnlangsträgern zugewiesen. Projektverfasser ist Dr.-Ing. F. Leonhardt, beratender Ingenieur, Stuttgart, ausführende Firma die Gutehoffnungshütte Oberhausen A.-G., Werk Sterkrade. E. Esser

**Congrès international des fabrications mécaniques.** Nachdem sich der vom 13. bis 18. Sept. 1948 in Paris durchgeführte Kongress (SBZ 1948, Nr. 2, S. 26) für die über 400 Teilnehmer aus zahlreichen Ländern als wertvoll und interessant erwiesen hatte, beschloss das Komitee, den Kongress im Jahr 1949 zu wiederholen. Die British Engineering Association hat sich bereit erklärt, dessen Durchführung an die Hand zu nehmen; als nächster Tagungsort wurde London bestimmt; der Beginn des abermals sechs Tage dauernden Kongresses wurde zwischen dem 5. und 12. Sept. 1949 in Aussicht genommen, um den Teilnehmern den Besuch der vom 26. Aug. bis 10. Sept. dauernden «Engineering and Marine Exhibition» zu ermöglichen. Die zu behandelnden Themen sollen sich vorwiegend auf Fragen der Grosserienfabrikation und verwandte Gebiete beziehen (Fabrikation, Vorrichtungsbau, Messung, Kontrollen, betriebstechnische Fragen usw.). Die Referate sind vom Autor persönlich in französischer oder englischer Sprache zu halten; sie sollen nicht länger als 45 Minuten dauern, damit eine allfällige Diskussion von gleicher Dauer angeschlossen werden kann; sie dürfen keinen propagandistischen Charakter für ein bestimmtes Produkt aufweisen. Die Vorführung von Lichtbildern oder Films im Zusammenhang mit den Referaten ist möglich. Die definitiven Texte der Referate sollten bis spätestens Mitte Juni 1949 beim Sekretariat des Vereins Schweizerischer Maschinenindustrieller, Postfach Zürich 27, eingereicht werden, bei dem sich die Referenten bis spätestens 10. Dezember 1948 anzumelden erwünscht werden.

**Arbeitstagung über Kostensenkung im Betrieb.** Eine solche wird veranstaltet von der STV-Fachgruppe für Betriebstechnik am Freitag den 26. November im Kongresshaus Zürich. Das Vortragsprogramm umfasst: Ing. R. I. Marchand, Zürich: «Organisatorische und betriebstechnische Massnahmen»; A. Britt, Giessereichef SLM Winterthur: «Konstruktive Gestaltung der Gusstücke»; Ing. E. Weber, Buss A.-G. Prateln: «Fertigungswirtschaftliche Konstruktionen»; Ing. W. Luchsinger, BBC Baden: «Förderung der Arbeitswilligkeit». Am 27. Nov. werden folgende Betriebsbesichtigungen geboten: Maag Zahnräder A.-G., Bührle & Cie., Xamax A.-G. Kosten 30 Fr./Teilnehmer. Anmeldungen bis 20. Nov. an das Sekretariat STV, Schweizergasse 6, Zürich, Tel. 232990.

**Leichtbau im schweizerischen Gesellschaftswagenbau.** Ueber Autobuskonstruktionen in Leichtmetall hat Dr. Max Koenig, Dipl. Ing., in der Zeitschrift «Der Motorlastwagen», Nr. 2 vom 25. Januar 1937, berichtet. Der selbe Verfasser gibt nun in einem sehr schön bebilderten und ausgestatteten Heft einen interessanten Ueberblick über die seitherige Entwicklung, die durch eine fortschreitende Verfeinerung in der Anpassung der Leichtmetall-Pressprofilkonstruktionen an die Bedürfnisse des modernen Gesellschaftswagenbaues gekennzeichnet ist. Die Schrift ist vom Ingenieurbureau Dr. M. Koenig, Paradeplatz 5, Zürich, herausgegeben worden.

**Eidg. Techn. Hochschule.** Anstelle des an die Universität Lausanne berufenen Dr. P. Thévenaz ist Dr. R. Savioz von Grimisuat s. Sion, zur Zeit Professor an der Universität Mainz, als ord. Professor für Philosophie und Pädagogik gewählt worden. — Anlässlich des E. T. H.-Tages vom 13. Nov. wurden mit der Ehrenpromotion ausgezeichnet Dr. Max Hartmann, Delegierter der CIBA in Basel, für seine Verdienste um die Schaffung hervorragender Heilmittel, und Sek.-Lehrer E. Geiger in Hüttwil (TG) für die petrographisch-geologische Erforschung seiner thurgauischen Heimat.

**Grosse Ueberbauungsprojekte mit zweigeschossiger Verkehrsanordnung** sind in der September-Nr. von «Architectural Record» dargestellt. Ein ganzes Strassengeviert ist ein- geschossig überbaut, zur Schaffung geräumiger, ebenerdiger Garagen. Erst auf dem Dach dieser durchgehenden Decke befindet sich all das, was sonst üblicherweise in Erdgeschoss-

höhe untergebracht ist, nämlich Gärten, Wege für Fußgänger, Läden in den weitverteilten Hochhäusern, usw. Der gut durchgestudierte, originelle Vorschlag, mit seiner konsequenten Verkehrsteilung, verdient auch bei uns Beachtung.

Die Konsolidierung eines Steinblock-Wellenbrechers mittels Mörtelinjektionen, ausgeführt im kleinen kanadischen Hafen von Forestville, ist in «Engineering News-Record» vom 30. Sept. ausführlich und gut bebildert beschrieben. Selbst die schwersten verwendeten Felsblöcke von 6 t Gewicht hatten im November 1944 einem schweren Sturm nicht standgehalten. Krone und Meerseite des etwa 10 m hohen Wellenbrechers wurden deshalb bis in 90 cm Tiefe mit Mörtelinjektionen verfestigt, was sich seither gut bewährt hat.

«Die Wasserwirtschaft». Unter diesem Titel erscheint seit Oktober 1948 bei der Franckh'schen Verlagsbuchhandlung, W. Keller & Cie., Stuttgart, die frühere «Deutsche Wasserwirtschaft», eine Monatsschrift im Format A4 als massgebendes Mitteilungsblatt über Erfahrung, Forschung, Verwaltung aus allen Gebieten des Wasserbaues, der Wasserwirtschaft und des Wasserrechts. Verantwortlicher Schriftleiter ist Ministerialdirektor Hans Hoebel.

Schalenförmige Eisenbeton-Flugzeughallen in Chicago, mit 87,1 m Spannweite, sind in «Eng. News-Record» vom 22. Juli eingehend beschrieben. Die flachen, 18 m Maximalhöhe aufweisenden Gewölbe sind gebildet aus leichten, der Drucklinie folgenden Rippen, in 8,7 m gegenseitigem Abstand, und dazwischenliegenden, in mittlerer Rippenhöhe angeordneten, nur 9 cm dicken Platten.

Spannbeton-Balken. Die Schubspannungen in mit Schrägbalken armierten Vorspannbetonbalken werden von Ing. J. Barets im Oktoberheft von «Travaux» in einer interessanten Studie untersucht, unter Ableitung einfacher Bewehrungs-Regeln.

## NEKROLOGE

† Eugen Pestalozzi. An einem der wenigen wirklich schönen Tage des vergangenen Sommers erstrahlten die Gipfel, Spitzen und Kuppen der Walliserberge in unvergesslichem Glanz. Rings um den Gornergrat weitete sich der mächtige Kreis der Viertausender, vom Monte Rosa zum Matterhorn und hinüber zur scharfen Pyramide des Weisshorns. Mitten in diesem Meer von Licht und Farbe lag der Gedanke so unendlich ferne, dass dort drüben am Weisshorn wenige Tage später ein treuer Mitarbeiter und guter Freund seine Liebe zu den Bergen mit dem Tode bezahlen werde. In den stillen Tälern und auf den Gipfeln unserer Berge hat Eugen Pestalozzi während seiner Ferienwochen immer wieder geistige und körperliche Erholung und Kraft für seine Arbeit gesucht und gefunden. Er war ein gewandter und auch vorsichtiger Alpinist, doch diesmal hatte er offenbar seinen Kräften zuviel zugemutet. Unweit vom Ziel ist er am 20. August 1948 nach kurzem Unwohlsein auf unabgeklärte Art abgestürzt. Mit einem Schlag hat sein Leben einen jähnen Abschluss gefunden, ein Leben voll Aufopferung für seine grosse Familie und Hingabe an seine beruflichen Pflichten.

Sein Beruf war Eugen Pestalozzi Herzenssache, für die er sich stets mit grossem Fleiss und zäher Energie einsetzte. Sein solides berufliches Fundament erwarb sich der am 1. Juli 1890 geborene Stadtzürcher an der Ingenieurschule der E.T.H. und diplomierte 1915 als Bauingenieur. Nach zwei Jahren Eisenbetonpraxis in der Firma Wayss & Freytag in Stuttgart wandte sich Pestalozzi dem Stahlbau zu, dem er bis zu seinem Tode treu blieb. Während zwölf Jahren arbeitete er auf dem Gebiet des Stahl-Wasserbaus und hatte als Ingenieur der Stauwerke A.-G. Zürich Gelegenheit, in Frankreich, Spanien, Italien und während zwei Jahren in Brasilien seine Kenntnisse zu erweitern. 1930 trat er in die Eisenbau-Gesellschaft Zürich über, die aber fünf Jahre später gezwungen war, im Rahmen einer durch die Wirtschaftskrise bedingten Personalreduktion auch das Anstellungsverhältnis mit Eugen Pestalozzi zu lösen. Diese durchaus notwendige und verständliche Massnahme traf Pestalozzi mit aller Schärfe, war es doch in jenen Jahren fast ausgeschlossen, eine auch nur einigermassen befriedigende Stellung zu finden. Darum bedeutete für ihn die im Frühjahr 1935 erfolgte Wahl zum Sekretär des Verbandes Schweiz. Brückenbau- und Stahlhochbau-Unternehmungen eine Befreiung von einer schweren, grossen Sorge.

Während mehr als 13 Jahren hat Eugen Pestalozzi dem VSB treue Dienste geleistet und wenn wir heute auf seine Arbeit und auf die Art und Weise, wie er seine Aufgabe löste, zurückblicken, dürfen wir ruhig behaupten, dass er sich für den Stahlbau nicht nur als Sekretär des Stahlbauverbandes begeisterte, sondern aus seiner ehrlichen, beruflichen Ueberzeugung heraus. Neben den administrativen Sekretariatsgeschäften, in denen ihm während langen Jahren seine Gattin eine treue Helferin war, brachten ihm die mannigfaltigen Gebiete des Verbandslebens, vor allem auch die Technische Kommission, ein voll gerütteltes Mass an Arbeit. Wenn seine Bemühungen nicht immer und nicht überall restlose Billigung gefunden haben, so hängt dies weitgehend mit den grundsätzlichen Schwierigkeiten der Sekretärtätigkeit zusammen. Die vielen auseinandergehenden Meinungen der Mitglieder, das Generationenproblem und auch der periodische Wechsel des Präsidenten und damit des direkten Vorgesetzten bringen allerlei Unannehmlichkeiten mit sich, die die Arbeit außerordentlich erschweren. Umsomehr anerkennen sicher alle, die mit Eugen Pestalozzi näher zusammengearbeitet haben, mit dem Gefühl aufrichtigen Dankes, dass er seine volle Kraft als Ingenieur und Mensch eingesetzt und damit bleibende Verdienste um den Verband erworben hat.

Seine wertvollen Eigenschaften als Mensch, seine auf der guten Tradition seines Vaterhauses ruhenden, soliden Ansichten kamen aber erst so recht in seiner Stellung als Familienvater zum Ausdruck. Wir haben immer wieder das Gefühl gehabt, dass er sich erst völlig frei, selbstbewusst und ohne Hemmungen fühlte, wenn er gelegentlich von seiner Familie und seinen Kindern erzählte. In seinem Hause in Küsnacht herrschte ein guter kameradschaftlicher Ton zwischen jung und alt. Seine Frau, seine Söhne und Töchter waren seine besten Freunde. Mit ihnen ist er alljährlich während der Ferienzeiten in die Berge gezogen, voller Pläne und Unternehmungslust. Dieser Freude ist er zum Opfer gefallen, ein jähes Ende eines wackeren Mannes. E. Geilinger

† Emil Blattner, Dr. h. c., gew. Lehrer am Technikum Burgdorf, von Ermatingen, geb. am 12. Nov. 1862, Fachlehrer-Abtlg. des Eidg. Polytechnikums 1880 bis 1884, Mitglied der G.E.P., ist an seinem 86. Geburtstag gestorben.

## LITERATUR

Frühchristliche Kirchen in Rom. Von Friedr. Wilh. Deichmann. 87 S. Text, 12 S. Pläne und Zeichnungen, 69 Tafeln. 30 × 21 cm. Basel 1948, Amerbach-Verlag. Preis geb. 32 Fr.

Es ist ein dankbares Unternehmen, die trotz aller Forschung immer noch reichlich dunkle Epoche der Entstehung des frühchristlichen Kirchenbaus seit dem Mailänder Duldungsedit. Kaiser Konstantins vom Jahr 313 monographisch darzustellen — liegen hier doch die Wurzeln, aus denen der christliche Kirchenbau bis auf den heutigen Tag geworden ist. Alles Frühere, also auch die Welt der Katakombe, bleibt unberücksichtigt. Dargestellt werden die konstantinischen Neubauten, in denen der bis dahin verfolgten Christengemeinde mit einem Schlag alle Möglichkeiten der kaiserlichen Hofarchitektur zur Verfügung gestellt werden, und ihre Nachfolger bis zum Erlöschen der römischen Bautätigkeit im 7. Jahrhundert. Selbstverständlich bedient sich der Kirchenbau der architektonischen Mittel und Formen der vorchristlichen kaiserzeitlichen Architektur und im einzelnen setzt sich ein spezifisch christlicher Charakter erst allmählich durch, fühlbar zunächst negativ in der Abnahme des Interesses an plastischen Architekturgliederungen. Von Anfang an neu ist das Raumprogramm: der antike Tempel war lediglich das architektonische Gehäuse für das Götterbild, der Brand-



EUGEN PESTALOZZI

INGENIEUR

1890

1948