

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89/90 (1927)**

Heft 1

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Nutzungsbedingungen

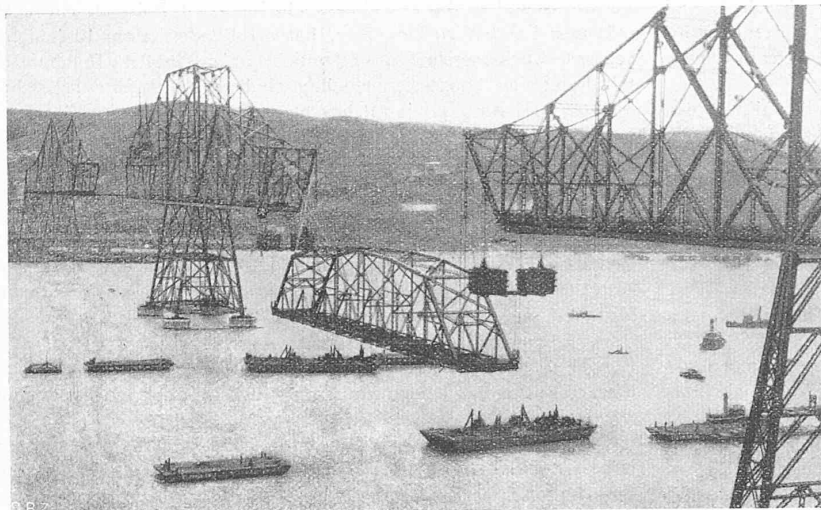
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Aufziehen eines eingeschwommenen Mittelträgers der Carquinez-Brücke (Text siehe Seite 10).

(378 000 Fr.) und beim Bahnbewachungsdienst (247 800 Fr.). Das Betriebspersonal zählte auf Ende 1926 insgesamt 33 665 Mann gegenüber 34 218 auf Ende des Vorjahres.

Das gesamte Rechnungsergebnis schliesst mit einem Passivsaldo von 9,58 Mill. Fr. ab (im Vorjahre Aktivsaldo von 1,5 Mill. Fr., 1924 Aktivsaldo von 15,2 Mill. Fr.), während das Budget ein solches von 7,2 Mill. Fr. vorsah.

Wie die Bahnverwaltung darlegt, wäre der Rechnungsabschluss ohne die Verzinsung des Kriegsdefizits von 190,4 Mill. Fr. annähernd im Gleichgewicht geblieben. Es wäre daher für die S. B. B. von grösster Wichtigkeit, von dieser aus den Kriegsjahren stammenden Schuldenlast befreit zu werden. Bezügliche Anträge sind den Räten bereits eingereicht worden. Auf Veranlassung der nationalrätlichen Bundesbahnkommission haben Generaldirektion und Verwaltungsrat der S. B. B. in einem Bericht an das Eidgen. Post- und Eisenbahn-Departement die ausserordentlichen Ausgaben zusammengestellt, die den Bundesbahnen während des Krieges und in der Nachkriegszeit erwachsen sind. Wir entnehmen diesem Bericht die folgende Zusammenstellung:

Ungedeckte Verluste aus Militärtransporten und Leistungen für die Militärverwaltung	3 846 000 Fr.
Transporte im Interesse der kriegführenden Staaten für Kriegsgefangene, Zivilinternierte u. Evakuierte, Kinderhilfsorganisationen und Liebesgaben . . .	12 500 000 „
Neubeschaffung von 3155 Güterwagen und Umbau von 340 Wagen zur Einfuhr der unentbehrlichen Waren (Getreide, Kohlen, Eisen) aus dem Ausland	30 000 000 „
Notstandsarbeiten (ohne elektr. Zugförderung), deren Ausführung vom Betriebstandpunkte nicht notwendig oder zeitlich verfrüht waren und in einer Periode höchster Preise durchgeführt werden mussten . .	52 000 000 „
Beschleunigung der Elektrifikation der Hauptlinien im Interesse der Arbeitsbeschaffung für die einheimische Industrie	40 000 000 „
Verluste wegen der Verpflichtung der Kohleneindeckung durch die Kohlengenossenschaft . . .	47 500 000 „
Tarifmassnahmen zu Gunsten des Verkehrs nach den Kantonen Uri, Tessin und Genf nach politischen Erwägungen der Bundesbehörden	100 000 000 „
Verzicht auf Personalentlassungen trotz starkem Verkehrsrückgang	32 400 000 „
Mehrbelastung der S. B. B. in ihrem Charakter als Staatsbahn durch die bedeutende Ausdehnung der Personalversicherung	141 000 000 „
	459 246 000 Fr.

Somit haben die ausserordentlichen Leistungen und Lasten auf 31. Dezember 1926 einen Barwert von rund 460 Mill. Fr. mit einem Zinsendienst von rund 23 Mill. Fr. im Jahr erreicht.

In Anbetracht dieser ungeheuern Leistungen muss es befremden, dass nicht schon lange an eine energische Sanierung dieser Verhält-

nisse herantreten wurde. Die Bundesbahnverwaltung erwähnt jedoch in ihrem Berichte, dass sie sich verpflichtet erachtete, vor weiteren Massnahmen den Versuch zu machen, das finanzielle Gleichgewicht aus eigener Kraft herzustellen. Es zeigt sich aber, dass das nicht möglich ist, und es ist daher eine gründliche Sanierung durch den Bund nicht weiter aufzuschieben. Die S. B. B. sind in erster Linie ein *kaufmännisches Unternehmen* und es ist daher unstatthaft, ihr Belastungen von der Art und dem Umfang der vorgenannten Angaben aufzubürden. Unsere Staatsbahn muss, wie das die andern Staaten ebenfalls getan haben, von den aussergewöhnlichen Belastungen der Kriegs- und Nachkriegszeit befreit werden, weil es naturgemäss ganz unmöglich ist, aus den laufenden Einnahmen Ausfälle von so bedeutender Höhe innert nützlicher Frist zu tilgen. Es dürfte hernach wieder ein angenähertes finanzielles Gleichgewicht erreicht werden, doch ist selbst dann eine Prosperität nur zu erwarten, wenn Hand in Hand mit diesen Sanierungs-Bestrebungen ein Abbau der unverhältnismässig hohen Personallasten und bei Neubauten auch weiterhin eine Beschränkung auf das wirklich Nötige durchgeführt werden kann. N.

Mitteilungen.

Eidgen. Technische Hochschule. Der „Schulfonds der E. T. H.“, der anlässlich der Gründung der „Eidgen. Polytechnischen Schule“ 1854 als „Reservefonds“ errichtet und seither, mit Unterbruch und in Raten von verschiedener Höhe geöffnert worden war, hat auf Ende 1926 den ansehnlichen Bestand von Fr. 3 868 268,15 erreicht, mit einem Jahres-Zinsertragnis von Fr. 170 847,45.¹⁾ Entsprechend dem Vorschlag des Schweiz. Schulrates hat nun die künftige Aeffnung und Verwendung dieses Fonds durch die Bundesversammlung eine sehr begrüssenswerte Neuregelung erfahren. Er soll demnach zum Ausbau des Hochschul-Betriebes in der Weise herangezogen werden, dass das einen unantastbaren Grundstock von 2,5 Mill. Fr. übersteigende Kapital sowie die Zinsen des ganzen Schulfonds zur Bestreitung *ausserordentlicher* Ausgaben der E. T. H. in Anspruch genommen werden darf. Diese Inanspruchnahme des Schulfonds fällt in die Kompetenz des Bundesrates, der sich dabei naturgemäss auf sein Departement des Innern bzw. die Vorschläge des Schulrates stützen wird. Angesichts des seit langem äusserst gespannten Betriebs-Budget der E. T. H. ist die Erschliessung dieser neuen Quelle zur Stillung dringender, bisher unerfüllbarer Bedürfnisse des Lehrbetriebes in hohem Mass zu begrüßen, und es ist der Schulrat und vorab sein Präsident zu dieser glücklichen Idee zu beglückwünschen. Wir glauben dies im Namen aller „Ehemaligen“, denen Wohl und Wehe unserer E. T. H. am Herzen liegt, tun zu dürfen, indem wir damit auch den Dank an die Bundesbehörden verbinden, die durch ihre Zustimmung ihr Verständnis für die Lebensbedürfnisse und die Bedeutung der E. T. H. überhaupt aufs neue bewiesen haben.

Versuchsanstalt für Wasserbau an der E. T. H. Die erste Anwendung der eben erwähnten Neuregelung des Schulfonds hat (ausnahmsweise durch Bundesbeschluss) das seit Jahren geplante Wasserbaulaboratorium der E. T. H. erfahren. An seine auf Fr. 1 150 000 veranschlagten Baukosten ist durch die Werbetätigkeit des Initiativkomitee bisher ein Betrag von rund 400 000 Fr. gesammelt worden. Die noch fehlende Summe von 750 000 Fr. wird nun dem Schulfonds entnommen, sodass die Verwirklichung des Laboratoriums gesichert ist; mit dem Bau soll noch dieses Jahr begonnen werden. Ferner ist durch den gleichen Bundesbeschluss die Deckung des für die nächsten Jahre noch zu gewärtigenden Betriebsdefizits der Anstalt (anfänglich gegen 40 000, später mutmasslich noch 25 000 Fr. jährlich) aus den Zinsen des Schulfonds bewilligt worden. — Auch dies erweckt in den berührten Fachkreisen grosse Freude, und ihr besonderer Glückwunsch zur Erreichung des Zieles gilt hier Herrn Prof. E. Meyer-Peter, dem geschätzten Wasserbaulehrer und zukünftigen Leiter unserer eigenen schweizerischen Versuchsanstalt. Die

¹⁾ Ausführliche Angaben siehe „Bundesblatt“ vom 30. März 1927.

„S. B. Z.“ hat das Projekt bereits zur Darstellung gebracht¹⁾, und auch sonst ihr möglichstes dazu beigetragen, die Ueberzeugung für die absolute Notwendigkeit des wasserbaulichen Versuchs in weitere Kreise zu tragen.

Versuchswaldung der E. T. H. Ebenfalls mit den Mitteln des Schulfonds ist am Nordabhang des Uetliberges bei Zürich für den Betrag von 550 000 Fr. eine Versuchswaldung von 167 ha für die Forstwissenschaftliche Abteilung der E. T. H. erworben worden.

Professorenwahl. Als ordentlichen Professor für darstellende Geometrie an Stelle des aus Gesundheitsrücksichten zurückgetretenen Dr. Marcel Grossmann wählte der Bundesrat Dr. Walter Saxer von Altstätten (St. Gallen). Dr. Saxer ist 1896 geboren und hat im Jahre 1920 an der E. T. H. das Diplom als Fachlehrer für Mathematik erworben. Darauf war er zwei Jahre lang Assistent von Prof. Dr. Grossmann und promovierte an der E. T. H., auf Grund einer funktionstheoretischen Arbeit, zum Dr. math. Nach kurzer Tätigkeit als Experte beim Eidgen. Versicherungsamt in Bern wurde Saxer im Frühling 1924 zum Hauptlehrer für mathematische Fächer an der Kantonschule Aarau gewählt. Ein im letzten Herbst ihm zugewiesenes Stipendium der Rockefeller-Stiftung gestattete ihm je ein sechsmonatliches Studium an der Pariser Sorbonne und an der Universität Göttingen, von wo er nun an die E. T. H. übersiedeln wird.

Doktorpromotion. Die Eidgenössische Technische Hochschule hat folgenden Herren die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften* verliehen: Emil Heizmann, dipl. Ing.-Chemiker, aus Erschwil (Solothurn) [Dissertation: Beitrag zur Kenntnis der Garnschädigung im Anilinschwarzprozess und Versuche zu deren Behebung]; Max Koenig, dipl. Maschineningenieur, aus Wiggiswil (Bern) [Dissertation: Ueber eine Näherungsmethode zur Ermittlung der Schwingungsperioden profilierter Kreisscheiben]; Jakob A. Schaufelberger, dipl. Ingenieur-Chemiker, aus Kempten-Wetzikon (Zürich) [Dissertation: Untersuchungen über die Einwirkung von reinem und von kohlen-säurehaltigem Wasser auf abgebandenen Portlandzement].

Internat. Orientierungskurs über Arbeitsrationalisierung, 6. bis 9. Juli 1927 in Zürich. Wie bereits mitgeteilt, wird nächste Woche von der Schweizer. Kommission für Rationelles Wirtschaften, in Verbindung mit dem Psychotechnischen Institut Zürich, in der Eidgen. Technischen Hochschule ein Kurs über Arbeitsrationalisierung veranstaltet. Dieser, jedermann zugängliche Kurs ist seiner Natur nach von besonderem Interesse für Betriebsinhaber, Betriebsleiter, Abteilungsvorsteher, Betriebsingenieure, ferner für Wirtschaftspolitiker, Fachjournalisten, und für Wissenschaftler und Praktiker im Gebiet der theoretischen und angewandten Arbeitswissenschaften. An Vorträgen sind angemeldet: Prof. Dr. J. Suter (Zürich): „Die Arbeits-eignung des Menschen. Die Anforderungen der Arbeit. Berufseignung, Berufswahl und Berufsauslese. Die psychotechnischen Methoden, ihre Anwendungen und Erfolge.“ — Prof. J. M. Lahy (Paris): „Etude expérimentale du Travail professionnel. Sélection des travailleurs. Applications: 1. Transports publics; 2. Tourneur-outilleur. Principe de la Méthode.“ — Prof. Dr. E. Sachsenberg (Dresden): „Der Einfluss der Umgebung auf die Arbeitsleistung.“ — Prof. Dr. W. Hellpach (Heidelberg): „Das Verhältnis von Leistungswert und Menschenwürde.“ — P. D. Dr. A. Carrard (Zürich): „Die rationelle Anlernung im Wirtschaftsleben für Angelernte und Lehrlinge. Ihre Methoden, Anwendungen und Erfolge in Industrie, Gewerbe und Verwaltungen.“ — Prof. Dr. E. Sachsenberg (Dresden): „Arbeit und Rhythmus. Die Bedeutung des Rhythmus für die Vervollkommenheit der menschlichen Arbeitsprozesse.“ — Mrs. L. M. Gilbreth (Montclair, U. S. A.): „Die technische Organisation der menschlichen Arbeit. Scientific management. Zeit- und Bewegungstudien.“ (Referat in deutscher Sprache.) — Diskussionsleiter ist Prof. Dr. W. v. Gonzenbach (Zürich).

Die Referate werden von Lichtbildern, Filmen und Anschauungsmaterial begleitet. Allen Teilnehmern stehen vor Beginn der Referate Leitsätze in deutscher, englischer, französischer und italienischer Sprache zur Verfügung. Den Kursteilnehmern ist in den anschliessenden Diskussionen Gelegenheit zu Anfragen an die Referenten geboten. Diskussionsvoten werden nach Bedarf übersetzt.

Das Kursgeld beträgt 80 Fr. Auskunft beim Sekretariat der Kommission für Rationelles Wirtschaften, Clausiusstrasse 2, Zürich.

Bundesratsbeschluss über die Konzessionierung regelmässiger, öffentlicher und gewerblicher Rundfahrten. In Anwendung von Art. 1 des Postverkehrsgesetzes, gemäss dem die Postverwaltung, ausser den Bundesbahnen und den konzessionierten

Verkehrsanstalten, das ausschliessliche Recht hat, Reisende mit regelmässigen Fahrten zu befördern, hat der Bundesrat am 10. Juni beschlossen, dass regelmässige öffentliche und gewerbliche Rundfahrten mit Reisenden konzessionspflichtig sind. Die Ausführungsbestimmungen zu diesem Bundesratsbeschluss sind in der Eidgen. Gesetzes-sammlung, Nr. 10 vom 15. Juni 1927, veröffentlicht. Nach diesen kann u. a. ausländischen Unternehmungen ausser der normalen Gebühr eine Zuschlagsgebühr auferlegt werden, die sich nach der Länge der Fahrt und dem Fassungsraum des Wagens bemisst. Für die Notwendigkeit derartiger Vorschriften gaben letzte Woche drei je 18 Personen fassende, mit englischen Kontrollnummern versehene Autocars, die eine Reisegesellschaft von Boulogne nach Zürich beförderten, einen neuen Beweis. Immerhin können die betreffenden Vorschriften noch als sehr weitherzig bezeichnet werden, indem für Rundfahrten, die höchstens während 14 Tagen, oder während eines längeren Zeitraums, jedoch durchschnittlich in 14 Tagen nur einmal wiederholt werden, keine Konzession erforderlich ist.

Reussbrücke Mellingen. Seit unserer letzten Berichterstattung (15. Januar d. J., Seite 36 letzten Bandes) ist zu melden, dass das dort vorgeführte „Ei des Columbus“, die Verstärkung des sehr gut erhaltenen alten Holzbogens (für 22 t Lastwagen um rund 65 000 Fr.) nicht beliebt hat; eine *neue* Brücke muss her, die alten Stadttore müssen erweitert werden, eine Anzahl Mellinger möchten den schönen Lenzburger Torturm sogar gänzlich abbrechen! Einstweilen ist es glücklicherweise noch nicht so weit, denn da hat die Kantonale Baudirektion auch noch ein Wort mitzureden, unterstützt vom Heimatschutz. Für eine neue Brücke anstelle der alten und für die Erweiterung des Brückentors (vergl. Abbildung 7 auf Seite 91 von Band 87, vom 13. Februar 1926) hat der Grosse Rat von Aargau nunmehr die stattliche Summe von 340 000 Fr. dekretiert; daran hat Mellingen 120 000 Fr. beizutragen. Ob die Brücke in Eisenbeton oder in Eisen zu bauen sei, ist noch nicht entschieden; fest steht vorläufig erst, dass sie die Reuss in *einer* Öffnung überspannen soll.

Zürcher Kunstgewerbe in München. Die zuerst in Zürich gezeigte Ausstellung von Werkstattarbeiten der Kunstgewerbeschule ist gegenwärtig auf Einladung der Direktion des Bayrischen Nationalmuseums in München zu Gast, und in der Abteilung für Gewerkekunst, der „neuen Sammlung“, aufgestellt. In München, das gerade in kunstgewerblichen Dingen eine alte und reiche Tradition besitzt, und wo künstlerische Erziehungsfragen heute besonders dringend sind, nachdem der Krieg eine vorübergehende Stagnation zur Folge hatte, findet diese Veranstaltung ein besonders aufmerksames und kritisches Publikum; mit umso grösserer Befriedigung darf die Kunstgewerbeschule und ihr Direktor A. Altherr auf die ungeteilte hohe Anerkennung blicken, die sie in der Münchener Presse gefunden hat. Wie wir hören, plant Zürich seinerseits die bayrischen Gewerbeschulen zu einer Ausstellung einzuladen: ein Ideen-Austausch, wie er fruchtbarer nicht gedacht werden kann.

P. M.

Die Hochbrücke über die Meerstrasse von Carqueez (zwischen San Pablo Bay und Suisun Bay, nordöstlich von San Francisco) ist in eigenartiger Weise vollendet worden. Laut „Eng. News Rec.“ vom 17. März 1927 hat die Brücke bei einer Gesamtlänge von rund 1022 m zwei Hauptöffnungen von je rund 335 m, bestehend aus Auslegerkonstruktionen mit zwischengehängten Tragwerken von je rund 131 m Stützweite; die Fahrbahn liegt 42 m über dem Wasserspiegel. Diese letztgenannten Tragwerke nun, mit einem Gewicht von je 600 t, wurden am Ufer erstellt, an die Verwendungstelle eingeschommen und, wie die auf der vorangehenden Seite wieder-gegebene Abbildung zeigt, unter Verwendung von Gegengewichten hochgezogen. Der ganze Montagevorgang, einschliesslich des Einziehens der Verbindungsbolzen, dauerte 50 Minuten.

Glaser's Annalen blickten am 1. Juli d. J. auf ein 50-jähriges Bestehen zurück. Am 1. Juli 1877 unter dem Namen „Annalen für Gewerbe und Bauwesen“ von dem damaligen Kommissionsrat F. C. Glaser, einem hervorragenden Hüttenmanne, gegründet, suchte die Zeitschrift wirtschaftspolitisch zu wirken und das Ansehen der Maschinentechnik zu heben. Von 1878 bis 1912 war sie das Organ des Vereins für Eisenbahnkunde und dauernd das Organ des 1881 gegründeten Vereins Deutscher Maschinen-Ingenieure (der jetzigen Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft), der sich hauptsächlich aus höhern technischen Beamten der Eisenbahnverwaltung zusammensetzt. Dementsprechend behandeln die „Annalen“ in erster Linie Fragen aus dem Eisenbahnmaschinenwesen und sind auf diesem Gebiete ein geschätztes technisch-wissenschaftliches Fachblatt.

¹⁾ Vergl. Band 86, Seite 15 ff., vom 11. Juli 1925.

Schweizer. Naturforschende Gesellschaft. Die 108. Jahresversammlung der S. N. G. wird vom 1. bis 4. September unter dem Vorsitz des Jahrespräsidenten Dr. Fritz Sarasin in Basel stattfinden. Für die Hauptversammlungen sind Vorträge von Prof. Albert Brachet (Brüssel): *Les Causes et les Facteurs de la Morphogenèse*, von Prof. Dr. L. Courvoisier (Berlin): *„Neues aus der Werkstatt des Astronomen“*, von Prof. L. Duparc (Genf): *L'Oural au point de vue géophysique, géologique et minier* und von Prof. H. E. Sigerist (Leipzig): *„Paracelsus in seiner Bedeutung für die Gegenwart“* vorgesehen. Eine Exkursion nach Augst, Schweizerhall und Rheinfelden vervollständigt das in der Hauptsache noch den zahlreichen Sektionssitzungen gewidmete Programm.

Lorraine-Brücke in Bern. In der Berner Gemeindeabstimmung vom 19. Juni wurde die Vorlage betr. den Bau der Lorraine-Brücke mit 11913 gegen 1176 Stimmen genehmigt. Die 178 m lange Brücke kommt oberhalb der Eisenbahnbrücke, zwischen Bollwerk und Breitenrainstrasse, zu liegen und soll nach dem Entwurf von Ingenieur R. Maillart und der Architekten Klausner & Streit in Bern als massive Betonbrücke mit einem Bogen von 82 m Spannweite erstellt werden. Die Kosten sind, einschliesslich Zufahrtstrassen und Vorarbeiten, auf 3,9 Mill. Fr. veranschlagt.

Neue reformierte Kirche in Olten. Baukommission und Kirchgemeinderat haben das von Architekt F. von Niederhäusern ausgearbeitete endgültige Projekt für die neue reformierte Kirche in Olten angenommen. Die Kosten sind für den 1300 Sitzplätze fassenden Bau einschl. Turm, Orgel und Geläute auf 766 000 Fr. veranschlagt, für das gleichzeitig zu erstellende Pfarrhaus auf 72 000 Fr.

Nekrologie.

† **Marius Kastler.** Am 6. Juni ist in Ronchamp (Haute Saône), wo er bei seiner Tochter auf Besuch weilte, Ingenieur Marius Kastler im Alter von 70 Jahren einem Schlaganfall erlegen. Kastler stammte aus Schlettstadt (Bas-Rhin), wo er am 21. April 1857 geboren wurde. Von 1875 bis 1878 studierte er an der mechanisch-technischen Abteilung der E. T. H., um sich darauf in der Papierfabrikation und der Einrichtung von Papier-, Holzstoff- und Zellstoff-Fabriken zu spezialisieren. Später war er Teilhaber des technischen und Patent-Bureau Grimont & Kastler in Paris, das sich gleichfalls mit Einrichtungen solcher Fabriken befasste. Im Jahre 1902 liess er sich in Bendlikon bei Zürich nieder, und wurde in schweizerischen technischen Kreisen bald bekannt durch die nach ihm benannten Betonfüsse für Holzmasten. Kastler war ein stiller, bescheidener Mann und lebte zurückgezogen im Schosse seiner Familie und in einem kleinen Freundeskreise engerer Landsleute. Nach Kriegsende kehrte er in seine Vaterstadt zurück.

Wettbewerbe.

Greisenasyl in Burgdorf. Zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau eines Greisenasyls für vorläufig 15 Pflegelinge veranstaltete der Stiftungsrat der Gemeinnützigen Gesellschaft Burgdorf einen Wettbewerb unter drei dortigen Architekten. Das Preisgericht, bestehend aus Arch. Hektor Egger in Langenthal, Arch. A. Widmer in Basel und Oberförster Conrad in Burgdorf, hat folgende Preise erteilt:

- I. Preis (600 Fr.), Entwurf „Sonnenhof“; Arch. E. Bützberger.
- II. Preis (500 Fr.), Entwurf „Franz August Dür“; Arch. E. Bechstein.
- III. Preis (400 Fr.), Entwurf „Parkbühl“; Arch. Brändli & Calvin.

Ferner erhielt jeder Teilnehmer eine feste Entschädigung von 500 Fr. — Das erstprämierte Projekt wird zur Ausführung empfohlen. Die Entwürfe sind von heute an während zehn Tagen in der Sparsuppenanstalt beim alten Kornhaus in Burgdorf ausgestellt, und können dort täglich von 10 bis 12 Uhr und 14 bis 16 Uhr besichtigt werden.

Völkerbundsgebäude Genf (Band 89, Seiten 81, 203, 219, 259 und 269). Die Ausstellung der Pläne wird morgen Sonntag den 3. Juli im Palais Electoral eröffnet und dauert drei Wochen; das Sekretariat hat ein offizielles Album der preisgekrönten Projekte zusammengestellt. Eine genauere Begründung des Urteils oder die Einzelqualifikation der Projekte wird nicht erfolgen, da die grundsätzlich verschiedene Einstellung der Preisrichter als einzige und ehrlichste Lösung zu einem Verzicht auf Vereinbarung einer Rang-

ordnung geführt hat, wobei gewisse Projekte mit nur einer oder zwei Stimmen prämiert wurden. Infolge der verfrühten Abreise Minister Briands konnte die Angelegenheit nicht mehr in der kürzlich beendeten Völkerbundsversammlung behandelt werden; vielleicht trägt aber diese, an sich unliebsame Verzögerung zur Abklärung der überaus verworrenen Situation bei. — Unsere exakte Darstellung beginnt in nächster Nummer mit dem Entwurf Le Corbusier.

Kantonalbankgebäude Arbon. Die Thurgauische Kantonalbank eröffnet unter den mindestens seit dem 1. Januar 1926 im Kanton niedergelassenen selbständigen Fachleuten einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für ein neues Bankgebäude in Arbon. Die Unterlagen sind gegen Einsendung von 5 Fr., die bei Einreichung eines programmgemässen Entwurfs zurückerstattet werden, bei der Verwaltung der Kantonalbank-Filiale Arbon zu beziehen. Näheres folgt in nächster Nummer.

Literatur.

Die mittelalterliche Architektur der Dominikaner und Franziskaner in der Schweiz. Ein Beitrag zur schweizerischen Ordensbauweise von *Johannes Oberst*. 178 Seiten, 49, über 100 Abb., Grundrisse, Schnitte. Zürich 1927. Verlag Orell Füssli. Preis geh. 20 Fr., geb. 24 Fr.

Eine sehr verdienstliche und fleissige Zusammenstellung des baugeschichtlichen Materials, dem einige allgemeine Kapitel über die Gründung und Entwicklung der Mönchsorden vorangestellt sind, nebst Angaben über ihre Satzungen, die sich sehr eingehend, wenn auch nur negativ mit der Architektur ihrer Kirchen befassten, indem sie allen äusseren Aufwand streng verboten. Die Bettelorden sind es bekanntlich vor allem gewesen, die dem französischen Stil der Gotik weiteste Verbreitung verschafft haben, freilich in sehr rudimentärer, aufs Nötigste beschränkter Form. Sie sind ein sprechendes Zeugnis für den grossartigen geistigen Internationalismus, die ökumenische Gesinnung des Mittelalters, und in dieser Feststellung liegt ein Einwand gegen die Fassung des Problems im vorliegenden Buche. „Schweizerische“ Ordensbauweise gibt es nämlich überhaupt nicht, weil es zur Zeit der Ordens-Ausbreitung und der Kirchenbauten noch gar keine Schweiz gegeben hat. Verzeichnet man das Bild der Entwicklung schon, wenn man europäische Kunstgeschichte vom Standpunkt einer der grossen ethnischen Einheiten aus schreibt, so ist es vollends unmöglich, die Schweiz als Basis einer solchen Betrachtung zu wählen, die nicht einmal eine ethnische Einheit ist. Die Begrenzung des Thema hängt mit diesem also in keiner Weise organisch zusammen, denn kulturell gehört die Südschweiz eben zur Lombardei, die Westschweiz zu Burgund; ebenso unorganisch ist dann andererseits der Ausschluss der Frauenklöster. Bleibt also als Kern der Arbeit die Aneinanderreihung sorgfältiger Monographien über die im Bereich der heutigen (kulturell zufälligen) politischen Grenzen der Schweiz gelegenen Ordenshäuser; von einer Wertung, Stilvergleichung und Kritik der Denkmäler ist grundsätzlich abgesehen. Treuherzigkeiten, wie die Mitteilung (Seite 22), dass Leonardos Abendmahl „leider stark beschädigt, noch heute zu sehen ist“, wird man einer, wenn wir nicht irren aus einer Dissertation hervorgegangenen Arbeit gerne nachsehen, weniger gern die zahlreichen sprachlichen Nachlässigkeiten, denn jede beweist Unschärfe des Gedankens. Statt des immer wieder auf die Vergangenheit angewendeten „voraussichtlich“ müsste es „vermutlich“ heissen, statt „Säulen“ unter Abbildung 13 „Pfeiler“, und sein Lieblingswort „Archivolte“ wendet der Verfasser auch an Stellen an, wo „Bogen“ oder „Arkade“ gemeint ist; Archivolte heisst die von den Keilsteinen gebildete Bogenstirne, also nur ein Teil der Arkade (das Analogon im horizontalen Gebälk ist der Architrav); man kann also nicht sagen, ein Langhaus sei durch spitzbogige Archivolten in drei Schiffe geteilt. Man mag den Referenten pedantisch schelten — saubere Terminologie ist aber aller Weisheit Anfang; es geht nicht um Haarspaltereien, sondern um Disziplin des Denkens. Abbildung 5, Assisi, ist ungenügend, und auch die Predigerkirche Zürich hätte ein besseres Bild verdient als Abbildung 10; doch sind alle diese Aussetzungen am Detail selbstverständlich nicht imstande, den Wert der Arbeit als eine Art Inventarisierung ihres Spezialgebietes zu schmälern.

Auf in Grossquart nicht weniger denn 32 Seiten mit Literatur-Nachweisen vergönnt uns der Verfasser einen tiefen Einblick in seine Gedankenwerkstatt, wobei er am Ende erst noch versichert, das Verzeichnis enthalte nur die wichtigsten der ihm bekannten Werke.