

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 123/124 (1944)
Heft: 1

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

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

Heinrich Wölfflin 80jährig

Am 21. Juni hat Heinrich Wölfflin seinen achtzigsten Geburtstag gefeiert — nicht nur in seiner Eigenschaft als der bedeutendste Schweizer Kunsthistoriker, sondern als der berühmteste Kunsthistoriker, den es wohl je gegeben hat und wohl geben wird. Denn sein persönliches Verdienst fand in der historisch bedingten, quasi-religiösen Ueberbetonung der Kunst bei den Gebildeten der Jahrzehnte zwischen 1890 und 1920 eine Resonanz, wie sie nur einmalige kulturgeschichtliche Konjunkturen zu geben vermögen. Wölfflin, 1864 in Winterthur geboren, wirkte zuerst als Nachfolger Jacob Burckhardts in Basel, dann an prominentester Stelle in Berlin und München, von wo er 1924 in die Schweiz zurückkehrte, um noch ein Jahrzehnt an der Universität Zürich zu dozieren. Wölfflin gilt als der Deuter der klassischen Kunst, und zwar wählt er ihre Wiederverkörperung in der italienischen Renaissance zum Ausgangspunkt seiner Vergleiche. Das bedeutet aber weniger eine Spezialisierung, also Einengung seiner Teilnahme, als eine bestimmte geistige Ordnung, denn nur schon historisch gesehen (aber auch noch in viel weiterem Sinn) ist die klassische Kunst die Axe der Kontinuität; einzig hinsichtlich ihrer Stellung zum Klassischen lassen sich die einzelnen Epochen der europäischen Stilgeschichte in eine sinnvolle Reihenfolge bringen, wobei auch alle unklassischen und anti-klassischen Epochen ihren Platz und ihre Würdigung finden.

Wölfflins Dissertation hiess «Prolegomena zu einer Psychologie der Architektur» (München 1886) und die Architektur hat stets einen wichtigen Platz in seinen Schriften eingenommen. Im Grund ist aber Wölfflins ganzes Denken seiner Struktur nach architektonisch, wie die klassische Malerei und Skulptur architektonisch ist, das heisst begrifflich gegliedert und equilibriert.

Der Ingenieur pflegt dem Gebiet der Kunst, und noch ausgesprochener dem der theoretischen Kunstbetrachtung skeptisch gegenüberzustehen, als einem bodenlosen Gebiet der vagen Meinungen, lyrischen Gefühle und unkontrollierbaren Geschmacksurteile. Es ist gerade Wölfflins eminentes Verdienst, im scheinbar Unverbindlichen ein objektives, begrifflich festes, wohl definiertes Koordinatensystem zur Beurteilung der formalen Tatbestände aufgestellt zu haben. In diesen erschöpft sich nun freilich das höchst komplexe Wesen eines Kunstwerks nicht, aber gerade gegenüber der heute üblichen und zum Teil nötigen Ueberbetonung seiner anderen Seiten, der inhaltlichen, kulturgeschichtlichen, soziologischen, usw. ist zu unterstreichen, dass das Kunstwerk qua Kunstwerk ein ästhetischer, das heisst auf spontane sinnliche Wahrnehmung berechneter Tatbestand ist. Die verschiedenen anderen Betrachtungsarten können wertvolle Aufschlüsse über verschiedene sekundäre, im Kunstwerk enthaltene Elemente geben, während das spezifisch Künstlerische ausschliesslich im Formalen liegt, und so betreffen Studien wie die Wölfflins zwar nicht das Ganze des Kunstwerks — aber seinen Kern.

Peter Meyer

Weitere Würdigungen Heinrich Wölfflins anlässlich seines 80. Geburtstags: «Neue Zürcher Zeitung» Nr. 1032 vom 18. Juni 1944, sowie Nr. 1054 vom 21. Juni 1944 (A. v. Salis). — «Die Tat» Nr. 156 vom 17./18. Juni 1944 (P. M.). — «Basler Nachr.», 1. Beilage zu Nr. 258 (20. Juni).

MITTEILUNGEN

Untersuchungen im klimatisierten Stall. Die Domestikation und die Nutzung haben die Lebensbedingungen der Tiere grundlegend geändert. Dem abhärtenden Wechsel veränderlicher Witterung entzogen, ist die Haut feiner, der Haarwechsel ungenügend geworden, die Widerstandsfähigkeit gegen eindringende Keime ist geringer, nicht zuletzt auch durch oft einseitige Fütterung. Ungenügend wärmedichte Umfassungen und Böden entziehen dem Tier Wärme, zwingen es, mehr zu fressen. Der alte Bauernspruch: «Ein warmer Stall ist das halbe Futter» bleibt oft missachtet. Euterkrankheiten sind direkte Folgen kalter Steinböden. Für die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Tiere spielen Temperatur und Feuchtigkeit genau die Rolle wie für den Menschen. Grosse Feuchtigkeit und hohe Temperatur verursachen Wärmestauungen, tiefe Temperatur und hohe Feuchtigkeit zu starke Abkühlung. Pro Grad Temperaturdefizit steigert sich der Energieumsatz um 2 bis 3%, pro 10% Feuchtigkeitsschwankung von 60% um 1 bis 2% als Mittelwert. Mit den gebräuchlichen Selbstlüftungsanlagen sind die notwendigen Luftmengen im Sommer und die zuträglichen Temperaturen im Winter nicht einzuhalten. Welche Werte im Spiele stehen, zeigt

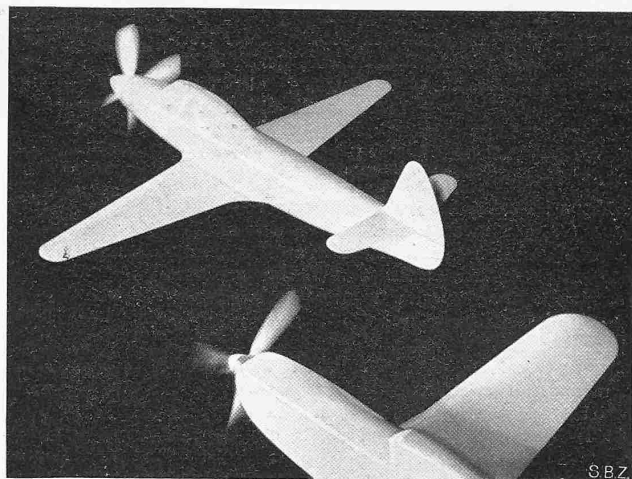


Abb. 1. Heutige (unten) und künftige (oben) Flugzeugform; diese ermöglicht durch Landebremung ohne Mehrleistung gegen 1000 km/h

allein schon die Milchleistung, die bei ausreichender Belüftung um 400 l pro Jahr und Tier erhöht werden konnte. Von Prof. H. Dahmen am Institut für Veterinärhygiene der Universität Berlin durchgeführte Versuche (siehe «Gesundheits-Ing.» Bd. 67, 1944, Nr. 3) mit zwei gleich grossen, mit vier Kühen belegten Ställen von je 100 m³ im gleichen Gebäude, wovon einer (I) wärme- und lufttechnisch modernisiert, der andere (II) in ursprünglichem Zustand belassen, brachten interessante Winke und Ergebnisse. Fensterläden aus Holz mildern im Winter den Kälteeinbruch, im Sommer zu starke Sonneneinstrahlung. Stall I erhielt Holzklotzpfaster-Stand und seitliche Holzwände von 4 cm Dicke und 1,5 m Höhe. Die Aussenwände sind gleichwertig mit 38 cm Ziegel. Die einfache Lüftungsanlage führt an einer Längswand durch einen Schraubenlüfter von 700 m³/h Leistung angesogene Aussenluft durch einen elektrischen Lufterhitzer von 10000 kcal/h erwärmte und eine Ring- und Spritzdüse für 1 l/h befeuchtete Luft ein und durch einen parallelen an der Gegenwand liegenden Kanal wieder ab. Es sollten mit ihr 17° Raumtemperatur bei -10° aussen, und 65% rel. Feuchte gehalten werden. Jede Kuh verdunstete rd. 1 l/h Wasser in die Stallluft und erzeugte 560 kcal/h. Die Anlageleistungen wurden festgesetzt zu: Lüfterleistung 660 m³/h, Wärmetransmission des Stalles 4500 kcal/h, Luft erwärmung -10° bis +17° 5500 kcal/h, Befeuchtung 1 l/h. Bei Stilllegung des Lüfters und des Lufterhitzers steigt die Feuchtigkeit in einer Stunde auf 90% an, ebenso nehmen Ammoniak- und Schwefelwasserstoff-Gehalt zu. Die behagliche Hauttemperatur liegt bei 33°, sie sinkt mit abnehmender Raumtemperatur und zunehmender Feuchtigkeit. Die Kühe des nicht klimatisierten Stalles wiesen beträchtlich geringere Milchleistungen auf und verlangten mehr Futter. Die Versuche werden fortgesetzt.

Der Ausnutzungsgrad der Lokomotive ist im Verhältnis zu den meisten andern Maschinen gering. Man versteht darunter das Verhältnis der in einem bestimmten Zeitraum, meistens ein Jahr, geleisteten PSh oder kWh zu den höchstmöglichen. Dr.-Ing. h. c. Metzeltin vergleicht in «Organ und Glasers-Annalen», 1944, Nr. 5/6 die Ausnutzungsgrade verschiedenster Anlagen, so Elektrizitätswerke, Schifffahrt, Auto mit jenen von Bahnbetrieben. Für die deutschen Elektrizitätswerke wurden Mittelwerte von 23,4% (für 1935), für italienische Werke (1932) 25,8%, für portugiesische (1941) 19,2% berechnet. Besonders günstige Werte zeigen Bergbau 29,5%, Eisenschaffende Industrie 30,4% und Chemisch-metallurgische Industrie 41,2%. Bei der Ueberseeschifffahrt mit Fracht- und Tankschiffen werden 50% im Mittel angesetzt. Schlecht ist dagegen der mittlere Ausnutzungsgrad der Autos, der mit 6% noch als günstig beurteilt wird. Ebenso ungünstig liegen die Lokomotiven. Die Gründe dafür sind zahlreich: Leerlauf bei Talfahrt, schon bei geringen Gefällen. Stillstand, Bremsung und Anfahrt. Ungenügende Auslastung der Lokomotiven durch nicht vollbesetzte und Leichtzüge; Verschiebedienst mit Normallokomotiven; Behandlungszeiten für Waschen, Ausbessern, Abschlackung, Bekohlung, Bewässerung, Anfeuern, Heimfahrt und Vorfahrt bedeuten grosse Verlustzeiten. Fahrpläne enthalten Pausen, auch völligen Stillstand über Nacht. Bei der Beschaffung der Lokomotiven werden Leistungsreserven angesetzt, um Verspätungen einholen, mehr Wagen mitführen, die Zugsheizung bewältigen zu können. Für Dampflokomotiven ergeben sich so für die Deutsche Reichsbahn (1936) 7,3% Aus-

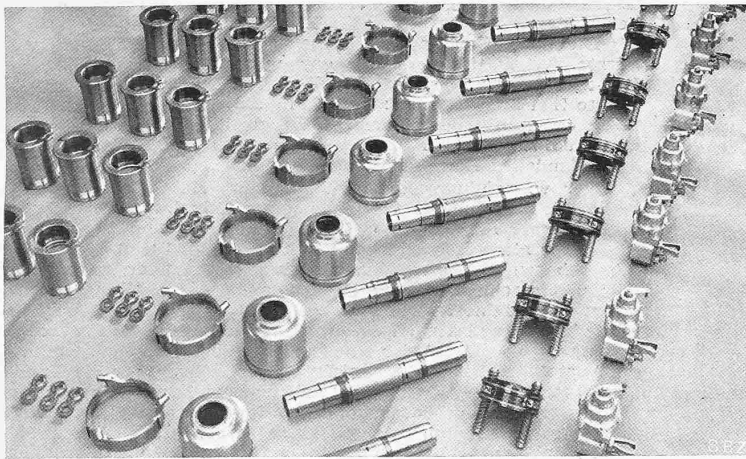


Abb. 2. Die zur Landebremung nötige patentierte Schnellverstellung der Propellerflügel erfordert nur wenige robuste Bestandteile

nutzungsgrad. Für Teilnetze und im Verschiebebetrieb können bessere aber auch noch viel schlechtere Mittelwerte auftreten. Für elektrische Lokomotiven mit kürzerer Behandlungszeit, weniger Ausbesserung, rascherer Bremsung und Anfahrt wären bessere Ergebnisse zu erwarten, doch ergeben 800 Lokomotiven der Ital. Staatsbahnen (1930) ein Maximum von nur 4%, 135 Lokomotiven der Oesterreich. Bundesbahnen (1928) 7,6%. Günstigere Werte weisen die Diesellokomotiven und -Triebwagen im Verschiebedienst auf. Zur Verbesserung der schlechten Ausnutzungsgrade schlägt der Verfasser eine Reihe von Möglichkeiten vor, deren Summenwirkung jedoch erst beachtlich wird. Es sind dies: Erhöhung der Laufwege vor dem Zug, Beschleunigung im Anfahren; Verkürzung der Wendezeiten und Fliessarbeit in den Remisen; guter Unterhalt durch gut ausgerüstete und verteilte Reparaturwerkstätten; Typisierung, Normung, Toleranzarbeit; Aufstellung der Fahrpläne auch nach dem Gesichtspunkt anschliessender Rückfahrten mit gleicher Lokomotive und zusammenfassender Anschlusszüge, kurze Ueberholungsstrecken oder dritte Geleise dafür. Wenn auch eine Anzahl Selbstverständlichkeiten im Aufsatz aufgezählt sein mögen, zeigen die Ausführungen doch, welche Rolle eine zeitlich gute Ausnutzung spielt, und dass jener Bahnbetrieb den besten Ausnutzungsgrad aufweist, dessen Lokomotiven stets alle auf der Strecke sind.

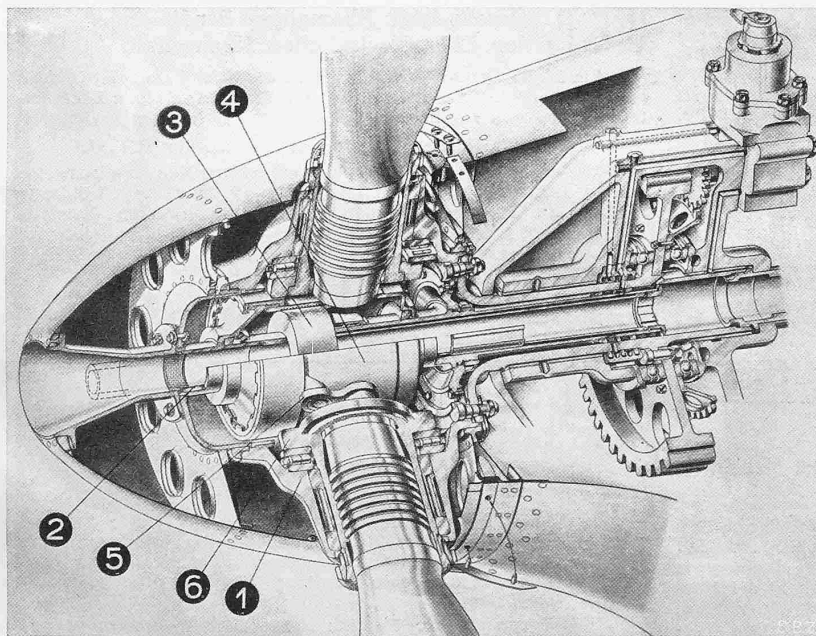


Abb. 4. Flugzeug-Verstellpropeller nach Patent Escher Wyss, Zürich. Das einteilige Nabengehäuse 1 umschliesst das feste Zentralrohr 2 mit dem damit fest verbundenen Kolben 3. Ueber diesen verschiebt sich der Verstellzylinder 4 durch gesteuertes Drucköl zu beiden Seiten des Kolbens 3. Im Innern des Verstellzylinders liegt die Blockiervorrichtung. Eine direkte Pleuellverbindung 5 bewirkt die Drehung des Blatthalters 6. Die Blätter lassen sich ohne Eingriff in das Verstellsystem ausschrauben. Rechts oben der Flugregler.

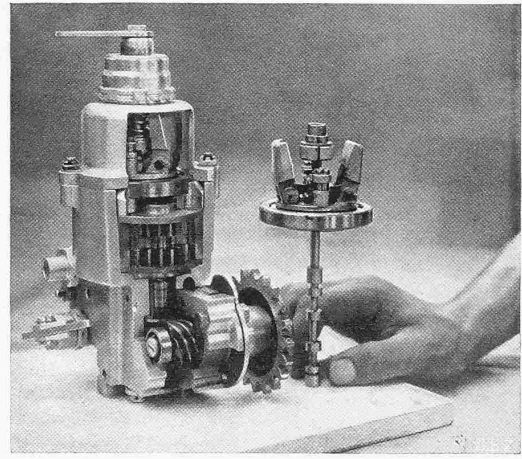


Abb. 3. Der nur faustgrosse Escher Wyss-Flugregler
Text siehe nächste Seite unter «Vereinsnachrichten»

Zum Ausbau unserer Wasserkräfte. Laut «Bund» vom 17. Juni d. J. hat sich der jüngste Parlamentarier im Bundeshaus, der «Demokrat» Nat.-Rat Dr. Sprecher, in bezug auf das Rheinwaldwerk zu der für einen auch nur einigermaßen gebildeten und verantwortungsbewussten Mann unglaublichen Behauptung verstiegen, das Bündnervolk werde sich in seiner überwältigenden Mehrheit dagegen wehren, «dass man aus unserem Bergland ein Warenhaus macht, das vorläufig einzig der Befriedigung der Profitgier internationaler Spekulation zu dienen hat»! — Das ist Demagogie schlimmster Art, leider kennzeichnend für die gegenwärtig tonangebenden Bündner «Demokraten». So muss man in einem Kanton schreiben, der in völliger Verkennerung der Notwendigkeiten eine einzigartige Möglichkeit, die Wirtschaft des ganzen Kantons auf Jahre hinaus zu beleben, von sich weist und dann nach Bern das Gesuch richtet, der Bund möge ihm die für das notleidende Baugewerbe nicht vorhandenen Arbeitsmöglichkeiten verschaffen (vergl. «Freier Rätler» 20. Juni 1944).

Der Schweiz. Verband beratender Ingenieure (ASIC) hielt am 17. Juni in Aarau seine gut besuchte Generalversammlung ab. Im Vorstand traten folgende Aenderungen ein: Statt des bisherigen Präsidenten Hans Blattner wurde der Sekretär Herm. Meier und als dessen Nachfolger Walter Groebli gewählt. Ferner trat an die Stelle von W. Hugentobler (St. Gallen) G. Gruner (Basel). Nach statutengemässer Erledigung der Verbandsgeschäfte wurden Aufgaben der Landesplanung, der Arbeitsbeschaffung, des Titelschutzes usw. besprochen. Die am Nachmittag vorgesehene Begehung der Baustelle Rapperswil-Auenstein fiel leider ins Wasser.

Dreissig Jahre Kaplanturbinen. Zu der in Bd. 123, Nr. 20, Seite 245 erschienenen Besprechung schreibt uns die Firma J. M. Voith, Maschinenfabrik, Heidenheim, dass lediglich die gegenwärtige Unmöglichkeit der Orientierung über die Entwicklung im Ausland die Verfasser gezwungen habe, sich auf den deutschen Anteil zu beschränken. Irgendeine Absicht, damit den Anteil der übrigen Industrie, so auch der schweizerischen, zu schmälern, habe ihr ferngelegen.

Ausbau unserer Wasserkräfte. Der Verwaltungsrat der SBB hat am 26. Juni die Erteilung einer Subkonzession an die Kraftwerk Wassen AG. zur Ausnützung der Reusstrecke Andermatt-Wassen beschlossen. Wir werden Näheres berichten, sobald Zuverlässiges darüber mitgeteilt werden kann.

Die Ausstellung «Hundert Jahre Eisenbahn auf Schweizerboden» im Basler Gewerbemuseum (vgl. Bd. 123, S. 305) ist über den 30. Juni hinaus um einige Tage verlängert worden. Wir empfehlen nochmals den Besuch dieser interessanten rückblickenden Schau.

Das «Schreinerhaus» auf dem Bürgenstock, eine Stiftung des Schweiz. Schreinermeister-Verbandes, ist am 24. Juni d. J. eingeweiht worden. Es ist bestimmt zur Abhaltung von Ferienkursen für berufliche Weiterbildung junger Schreiner.