Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine

Herausgeber: Schweizer Heimatschutz

Band: 2 (1907)

Heft: 10

Artikel: Brückenbau und Heimatschutz

Autor: Moser, R.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-170436

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: 27.11.2025

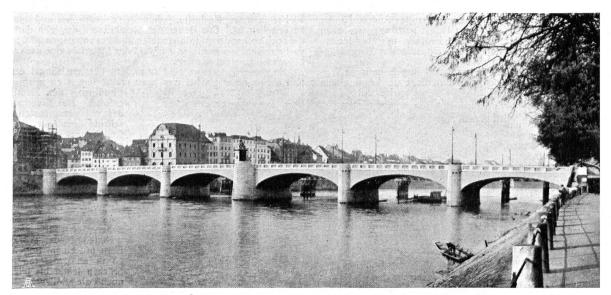
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

ZEITSCHRIFT DER «SCHWEIZER. VEREINIGUNG FÜR HEIMATSCHUTZ» BULLETIN DE LA «LIGUE POUR LA CONSERVATION DE LA SUISSE PITTORESQUE»

NACHDRUCK DER ARTIKEL UND MITTEILUNGEN BEI DEUTLICHER QUELLENANGABE ERWÜNSCHT

HEFT 10 o OKTOBER 1907

LA REPRODUCTION DESARTICLES ET COMMUNIQUÉS AVEC INDICATION DE LA PROVENANCE EST DÉSIRÉE



= DIE NEUE RHEINBRÜCKE ZU BASEL (vollendet 1905) als Beispiel einer schönen *modernen* Steinbrücke = = NOUVEAU PONT DU RHIN A BALE (terminé en 1905), exemple d'un beau pont moderne en pierre =

BRÜCKENBAU UND HEIMATSCHUTZ.

= Von Dr. R. MOSER, Ingenieur in Zürich =

Kaum ein anderes Bauwerk vermag auf die Umgebung einen so bedeutenden Einfluss auszuüben wie eine Brücke. einer Gegend zur Zierde, aber ebensosehr auch zur Unzierde gereichen. Die schweizerische Vereinigung für Heimatschutz hat daher allen Grund, auch die Bauweise der Brücken in den Bereich

ihrer Betrachtungen zu ziehen.

Brücken gab es schon in den ältesten, vorgeschichtlichen Zeiten, als die Ureinwohner Pfade durch die Wildnis bahnten und aus rohen Stämmen, abgeschnittenen Aesten, mit Seilen aus Schlingrohen Stammen, abgeschnittenen Aesten, mit Seilen aus Schling-pflanzen oder Pflanzenfasern Wasserläufe und Schluchten über-brückten und überspannten. Das sind, wie uns die Archäologen berichten, die ersten Anfänge des Brückenbaues; aber schon zu Zeiten der Griechen und Römer war die Kunst des Brücken-baues zu hoher Entwicklung gelangt, wie ausführlichen Mit-teilungen zeitgenössischer Schriftsteller zu entnehmen ist. Viele dieser Werke, besonders der Römer, haben sich auch bis auf unsere Zeit erhalten und sind meist durch ihre Kühnheit und hervorragende Architektur geradezu bewundernswert. Die Römer bauten ihre Brücken aus Holz oder Stein; von ersteren finden sich, wie leicht erklärlich, nur noch die im Wasser stehenden und dadurch erhaltenen Pfahlreste, während noch jetzt, nach bald zwei Jahrtausenden, eine ganze Anzahl ihrer Steinbrücken vorhanden und zum Teil ganz vorzüglich erhalten ist. Wem es vergönnt war, eines dieser Bauwerke, sei es die Augustusbrücke in Rimini, die Pontemolle in Rom oder den Aquädukt in Nîmes zu sehen, wird von diesen klassischen Meisterwerken nicht ohne sufrichtige Bewunderung geschieden sein. In der Schweiz finaufrichtige Bewunderung geschieden sein. In der Schweiz finden sich nur noch wenige Pfahl- und Mauerreste römischer Brücken, wogegen ein vollständig erhaltenes Bauwerk dieser Art meines Wissens nicht mehr vorhanden ist.

Mit dem Niedergang des römischen Reiches verfiel auch diese

Kunst und verlor sich vollständig, um erst im Mittelalter, mehrere Jahrhunderte später wieder zu neuem Leben zu erwachen. Das Material der Brücken war vorerst wieder das Holz, und erst viel später kam auch der Stein wieder zur Verwendung. Es waren damals namentlich die Pfeilergründungen, welche bei Stein-

brücken die grössten Schwierigkeiten bereiteten, auch mancher Brücke zum Verhängnis wurden, so dass viele Brücken einstürzten und aufs neue dem Holz der Vorzug gegeben wurde. Erst als zur Zeit der Renaissance im XV. Jahrhundert die Schriften römischer Klassiker wieder hervorgezogen und die technischen Verfahren der mit der Fundation von Brücken vollständig vertrauten Römer Beachtung fanden, wurden auch diese Schwierigkeiten überwunden und viele Steinbrücken gebaut. Der Steinbau hat jedoch wunden und viele Steinbrücken gebaut. Der Steinbau nat jedoch merkwürdigerweise in der Schweiz sehr spät eingesetzt. Kleinere Brücken mit Bogen geringerer Weite sind vielleicht schon im XIII. Jahrhundert erstellt worden, wogegen als einzige grössere Steinbrücke aus früherer Zeit nur die in den Jahren 1841—44 erbaute Nydeckbrücke in Bern (S. 75) zu nennen ist. Die alte, kleinere und bescheidenere Brücke daselbst wurde 1487 in Holz erstellt und später in Stein umgebaut. Eine weitere Anzahl kleinerer Brücken wurde namentlich noch im Kanton Freiburg und in anderen Kantonen der Westschweiz, besonders im XVI. Jahrhundert erstellt, bevorzugt wurden aber doch mehr die hölzernen Brücken, in deren Konstruktion unsere Vorfahren zum Teil geradezu Vorzügliches geleistet haben. Es waren Hängund Sprengwerke seltener Bogenkonstruktionen, die zum Schutze mit hölzerner Verschalung versehen und eingedeckt wurden, so dass sie sich Jahrhunderte hindurch bis auf unsere Zeit zu erhalten vermochten. Manche dieser meist heimeligen und vortrefflich dem Landschaftsbild sich anpassenden Brücken (S. 76) hat jedoch dem Zeitgeist schon weichen müssen und wurde als zu eng und unbequem durch eine moderne Konstruktion in Eisen ersetzt.

Die erste eiserne Brücke der Welt ist in den Jahren 1776-79 in England entstanden; es war die gusseiserne Bogenbrücke über den Severn in Nähe des berühmten Eisenwerkes Coalbrookdale in Shropshire, das den Guss besorgte. Nach diesem Vorbild wurden sowohl in England als auf dem Festlande bald eine Menge ähnlicher Brücken erstellt. Infolge mangelhafter Kennt-nis der im Bogen wirkenden Kräfte und zum Teil auch infolge nis der im Bogen wirkender Klatte ind zum Teil auch miolge fehlerhafter Ausführung stürzten jedoch mehrere dieser Brücken wieder ein, so dass der Bau von Gussbrücken, deren Aussehen übrigens meist ein sehr vorteilhaftes war (Carousselbrücke in Paris), immer mehr verlassen wurde. Gänzlich verdrängt wurde sie aber erst mit der Vervollkommnung in der Darstellung des

Schweisseisens und der Ausbildung der Walzeisenformen, die der Verwendung dieses Materials bald allgemeinen Eingang und den grössten Erfolg verschafften. Alles andere Material, das Gusseisen sowohl als Stein und Holz, wurde dadurch im Brückenbau nahezu ganz verdrängt. Das eiserne Jahrhundert begann, und das Eisen trat die unumschränkte Herrschaft an, die es grösstenteils und namentlich in unserem Lande noch heute besitzt. Trotz-dem ist, abgesehen von den in den Jahren 1833 bis 40 erstellten drei Freiburger Drahtbrücken, in unserem Lande das Eisen im Brückenbau verhältnismässig sehr spät zur Anwendung gekommen, eigentlich erst mit Beginn des Eisenbahnbaues um
die Mitte des vorigen Jahrhunderts. Erst seit wenigen Jahren
macht sich infolge von allerlei Erfahrungen wenig erfreulicher Art ein Umschwung bemerkbar, und werden wieder mehr
Brücken in Stein oder neuestens auch in Beton, ohne und mit Eiseneinlage, und in künstlichem Stein bevorzugt. Andere Länder haben sich hingegen ebenfalls schon längst ganz ausgesprochen dem Steinbau zugewandt und derartige Brücken in früher für unmöglich gehaltenen Dimensionen und imposantester Grossartig-keit zur Ausführung gebracht.

Wenn wir nun die Brücken in bezug auf ihre ästhetische Wir-

kung etwas näher betrachten, so unterliegt es kaum einem Zweifel, dass die eisernen

Brücken mit ihren schwärzlichen, meist horizontalen oder gekreuzten Stab- und Profileisen, und in den meisten Fällen steifen Formen. sehr häufig ein Landschaftsbild, wenn nicht gerade zu verunstalten, doch höchst ungünstig zu beeinflussen vermögen und daher in dieser Beziehung unbedingt die letzte Stelle einnehmen. Es gibt zwar auch bei diesen Brücken Formen, die nicht ohne Reiz sind und sogar zierlich wirken können, wie das namentlich bei einigen Bogenformen der Fall sein dürfte (vergl. Schwarzwasserbrücke und oben Linth-brücke, S. 78). Im allgemei-nen aber sind die eisernen Brücken der gewöhnlichen Form, mit vollen Blechwänden oder mit geraden horizontalen und gekreuzten Eisenstäben, die dazu noch auffallend dunkel gestrichen sind, langweilig, steif und fremdartig, so dass sie einer Landschaft selten zur Zierde gereichen.

Ganz anders wirken die Brücken aus Holz, wie sie früher gebaut wurden, und noch mehr die Brücken von Stein, die niemals stören, dem Charakter der Landschaft sich gegenteils vorzüglich anpassen, mit ihr förmlich verwachsen und ihr nicht selten zum grössten Schmuck gereichen. Vollends in Gebirgs- und besonders in Felslandschaften wird eine technisch noch so vollkommene Eisenkonstruktion immer als etwas Fremdes doppelt unangenehm empfunden, während hier eine steinerne Brücke sich meist vorzüglich der Gegend anpasst und geradezu aus dem Berge herausgewachsen zu sein scheint. Welch ein Gegensatz in dieser gewachsen zu sein scheint. Welch ein Gegensatz in dieser Beziehung zwischen der Gotthardbahn mit ihren vielen Brücken in Eisen und der Albulabahn, deren zahlreiche Brücken und Viadukte in Stein ihr eine gewisse Grossartigkeit verschaffen und den nachhaltigsten Eindruck hinterlassen. Bei der Gotthardbahn wird jeder, der die vielen eisernen Brücken und daneben die herrlichen Granite längs der Linie betrachtet, mit gerechter Ver-wunderung erfüllt, dass dieses vorzügliche, an Ort und Stelle vorhandene Material von allererster Güte nicht ausgiebigere Verwendung gefunden und dagegen das aus dem Auslande bezogene vergänglichere Eisen den Vorzug erhalten hat. Dazu kommt, dass diese eisernen Brücken schon nach verhältnismässig kurzer Zeit als zu schwach befunden und nun, gleich wie die Brücke der S. B. bei Wesen (vergl. S. 78), in einer Weise verstärkt wurden, welche geradezu als hässlich zu bezeichnen ist. Das Vorgehen der Gotthardhehm ist um es werigen begreißlich als die Arefibrung Gotthardbahn ist um so weniger begreiflich, als die Ausführung der jeder Belastung gewachsenen Steinbrücken, sobald genügende Konstruktionshöhe vorhanden und sie somit überhaupt möglich ist, nahezu in allen Fällen sogar erheblich geringere Kosten er-fordert, als die Ausführung einer eisernen Brückenkonstruktion. Da unser Land sodann wohl Steine im Ueberfluss, dagegen kein

Eisen besitzt, so ist die Verwendung des einheimischen Materials gewissermassen auch noch als eine patriotische Pflicht zu bezeichnen. Es wird deshalb auch der Steinbau mit Recht vielerorts als *nationale* Bauweise bezeichnet. Bei sachgemässem Vorgehen sind zudem im ungünstigsten Falle die Mehrkosten einer Steinbrücke gegenüber einer solchen aus Eisen so unerheblich, dass sie bei den übrigen grossen Vorzügen des bei richtiger Auswahl viel dauerhafteren Steinmaterials reichlich aufgewogen werden. Denn eine eiserne Brücke erfordert einen stetigen und kostspieligen Unterhalt, der Anstrich muss verhältnismässig oft, meist alle 4 bis 5 Jahre erneuert, abgesprungene Nieten müssen ersetzt und alle Konstruktionsteile aufs genaueste überwacht werden; trotzdem wird eine solche Brücke mit dem Alter immer mehr oder weniger schlotterig, so dass sie nach einer gewissen, allerdings noch nicht genau festgestellten Anzahl von Jahren, die sich jedoch um die 70 herum bewegen dürfte, jedenfalls zu beseitigen und total neu zu erstellen ist. Die Dauer der Steinbrücken dagegen darf, wie die noch vorhandenen Römerbauten im Alter von gegen 2000 Jahren es beweisen, bei richtiger Auswahl des Materials eine nahezu unbegrenzte genannt werden.

Alle diese Tatsachen sind in andern Ländern längst erkannt und haben mehr als bei uns auch schon längst zu ausgiebiger Einführung des Steinbaues geführt. Der Steinbau hat

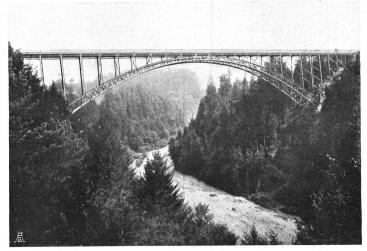
daselbst die grössten Fortschritte gemacht und es sind bereits gewölbte Steinbrücken von einer Grossartigkeit und mit Spannweiten zur Ausführung gekommen, die alle früheren Werke dieser Art weit übertreffen und in jeder Beziehung unsere

Bewunderung erwecken nüssen. Da die Schweiz müssen. neben der früher schon erwähnten Nydeckbrücke in Schwändelholztobelbrücke

Bern mit einem Bogen von 46 m an grösseren Stein-brücken leider bis jetzt nur noch die Solisbrücke Albulabahn mit 42 m weitem Bogen aufzuweisen hat, sei hier auf zwei neuere Bei-spiele an der Grenze unseres Landes, an der Linie Neu-stadt - Donaueschingen im nahen Schwarzwald, hinge-wiesen: auf die Gutach-brücke mit 65 m (S. 79) und die mit 57 m weitem Steinbogen, beide in der Nähe der Station Kappel, die in rötlichem Stein ausgeführt mit dem Grün

der Tannen in vorzüglicher Harmonie stehen, so dass sie nicht nur jeden Sachverständigen mit hoher Befriedigung erfüllen, sondern auch das Herz eines jeden Naturfreundes erfreuen werden. Nebenbei sei noch erwähnt, dass erst kürzlich das Syratal bei Plauen in Sachsen mit einem Steinbogen von sogar 90 m Weite überspannt worden ist, und dass in allen Ländern rings um uns herum der Steinbau wieder seit geraumer Zeit schon zu Ehren gezogen und mit Recht bevorzugt wird, nur leider nicht in unserem Lande, dem Steinlande par excellence. So hat u. a. die preussische Regierung eine Verordnung erlassen, nach welcher beim Bau von Brücken dem Stein unter allen Umständen der Vorzug zu geben ist, sobald die Ausführung überhaupt möglich ist. Und dies in Preussen, wo Eisen in Hülle und Fülle vorhanden, der Stein dagegen häufig viel schwieriger zu beschaffen ist.

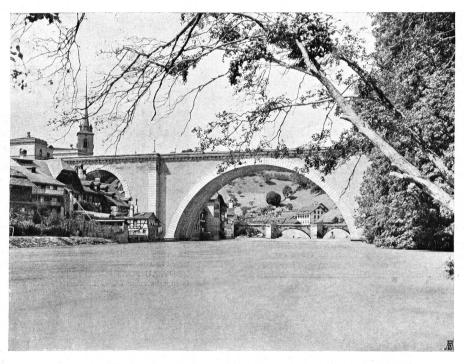
handen, der Stein dagegen haufig viel schwieriger zu beschäffen ist! Wie rückständig und geradezu trostlos, man dürfte sogar sagen kopflos, in dieser Beziehung bei uns die vorgefassten Meinungen selbst in Fachkreisen noch sind, dafür nur ein Beispiel, das aber bezeichnend sein und beweisen dürfte, wie schwer es hält, die einmal eingewurzelte Bequemlichkeit vieler Ingenieure und Interessenten ins Wanken zu bringen: Ein Fachgenosse spricht mit Bedauern von einer kürzlich erstellten Kleinbahn, dass sie, weil ihr das Geld zur Ausführung von eisernen Brücken fehlte, sich ihr das Geld zur Austuhrung von eisernen Brucken fehlte, sich zum Bau von Steinbrücken habe entschliessen müssen. So etwas ist kaum glaublich aber tatsächlich wahr, schwarz auf weiss zu lesen, und leider kein alleinstehendes Beispiel, da in nahezu jedem unserer Hochtäler Brücken von Eisen zu finden sind, zu denen das Material mühevoll und mit grössten Kosten hinaufgeschleppt werden musste, während das schönste und dauerhafteste Baumaterial an Ort und Stelle zu haben war (vergl. die Abbildungen auf den Seiten 76 und 77) auf den Seiten 76 und 77).



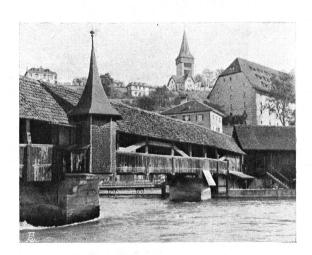
DIF SCHWARZWASSERBRÜCKE als Beispiel einer auch ästhetisch in hohem Masse befriedigenden eisernen Brücke

SCHWARZWASSERBRÜCKE. Exemple d'un pont en fer qui ne laisse rien à désirer au point de vue esthétique

> = Nach einer Reproduktion der "Schweizerischen Bauzeitung" = = D'après une reproduction de la «Schweizerische Bauzeitung» =



DIE OBERE NYDECKBRÜCKE IN BERN. – Spannweite 46 m. Erbaut 1841 bis 1844 von K. E. Müller aus Altdorf PONT SUPÉRIEUR DE LA NYDECK, BERNE. – Envergure 46 m. Construit de 1841 à 1844 par K. E. Müller, Altdorf





■ BEISPIEL ■ BON EXEMPLE ■



DIE EHEMALIGE ZIEGELBRÜCKE BEI BURGDORF, eine malerische alte Holzbrücke, jetzt durch eine langweilige Eisenkonstruktion ersetzt ANCIEN PONT PRÈS BERTHOUD, en bois, très pittoresque, remplacé par la construction en fer à droite

GEGENBEISPIEL = MAUVAIS EXEMPLE



NOUVEAU PONT PRÉS BERTHOUD. Une lanterne banale a remplacé le superbe arbre d'à côté. Le reste vaut ce détail

Photographien von *Bechstein* in Burgdorf Photographies *Bechstein*, Berthoud





EISERNE BAHNBRÜCKE ÜBER DIE DALA BEI LEUK, hässliche, an dieser Stelle völlig ungerechtfertigteEisenkonstruktion PONT DE LA DALA PRÈS LOÈCHE. Construction triviale en fer, tout à fait déplacée au milieu des rochers

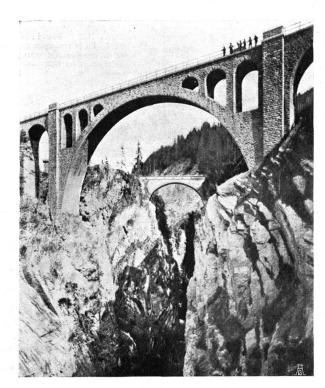
■ BEISPIEL ■ BON EXEMPLE ■



GEGENBEISPIEL = MAUVAIS EXEMPLE

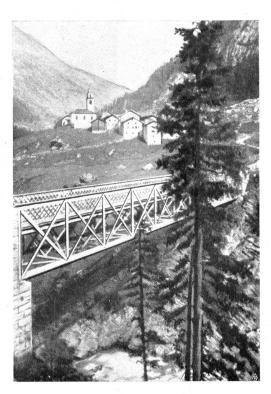


Aufnahmen von A. Pillichody in Bern Photographies de A. Pillichody, Berne



SOLISBRÜCKE DER ALBULABAHN. (42 m Spannweite.) Im Hintergrund die Strassenbrücke. Neue Steinbrücke in kühner, der Gegend trefflich angepasster Konstruktion

PONT DE SOLIS, DES CHEMINS DE FER RHÉTIQUES. (42 m d'envergure.) Au fond le pont de la route. Construction moderne en pierre qui s'adapte parfaitement à la contrée



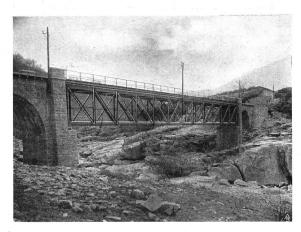
EISERNE BRÜCKE BEI INNER-FERRERA (Graubünden), eine hässliche Eisenkonstruktion in einer Gegend, wo Material genügend vorhanden wäre zu einem Steinbau

genügend vorhanden wäre zu einem Steinbau

PONT EN FER PRÈS INNER-FERRERA (Grisons). Construction hideuse dans une contrée où les matériaux ne faisaient pas défaut pour un pont en pierre



=== STEINBRÜCKE BEI PONTE BROLLA IM MAGGIATAL === = PONT EN PIERRE PRÈS PONTE BROLLA, VAL MAGGIA =

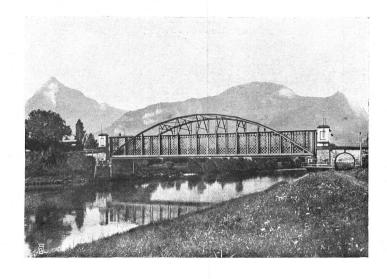


= EISENGITTERBRÜCKE OB PONTE BROLLA IM MAGGIATAL = PONT EN FER TREILLISSÉ, PRÈS PONTE BROLLA, VAL MAGGIA

Aufnahmen von A. Pillichody in Bern Photographies de A. Pillichody, Berne

SCHLECHTES ≡ BEISPIEL ≡

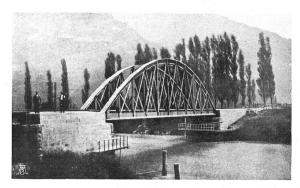
EISENBAHNBRÜCKE D. S.B.B. BEI WESEN. In neuerer Zeit verstärkt und dadurch in ihrer Wirkung völlig verdorben ===



MAUVAIS **EXEMPLE**

PONT DES C. F. F. PRÈS WE-SEN. En le renforçant naguère, on a complètement détruit son unité esthétique ===

=== BEISPIEL ==== BON EXEMPLE ====



OBERE LINTHBRÜCKE BEI ZIEGELBRÜCKE (GLARUS). Parallel-de 5 m. Construit en 1875 =

GEGENBEISPIEL = MAUVAIS EXEMPLE



DIE NEU ERBAUTE RHEINBRÜCKE RHEINHEIM - ZURZACH, eine Exemple typique d'une construction en fer laide et ennuyeuse

Diese Ausführungen mögen genügen, und mit den nebenstehenden Abbildungen von Beispielen gut oder schlecht gewählter Brückenkonstruktionen dürften sie hinreichend beweisen, dass die Vereinigung für Heimatschutz hier noch ein schönes Feld zu bebauen und dabei in doppelter Beziehung die Heimat zu schützen hat: Erstens durch die Förderung einer dem Charakter des Landes besser angepassten Bauweise der Brücken und zweitens durch die Förderung der Verwendung des heimischen Materials zu Nutzen und Frommen des Landes.



Die "Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen" und die Matterhornbahn. Interessant ist es zu beobachten, wie technische Kreise des Auslandes über die Matterhornbahnfrage denken. So schreibt die sehr verbreitete "Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen": "Hoch gehen an-

breiter "Zeitung des Verlens dents dauernd die Wogen der öffentlichen Erörterung betreffs des Heimat-schulzes und gegen die alles über-wuchernde Ausbeutungslust, die der Spekulation und dem Geldverdienste alle Naturschönheiten und Ideale der Schweiz dienstbar machen möchte. Derzeit richtet sich der Widerstand namentlich gegen die Tellsplattebahn und die Matterhornbahn. Es ist be-zeichnend, mit welchen lockenden Geldanerbietungen er zu besiegen versucht wird. Golliez, einer der Konzessionsbewerber um die Matter-Konzessionsbewerber um die Matter-hornbahn, hat, wie er selbst der Schweizer Presse mitteilte, folgende Versprechungen gemacht für den Fäll, dass die Konzession zustande kommt: dem Führervereine des Vis-pertals jährlich 20.000 Fr. als Ersatz für etwaige Schädigung der Führer-interessen durch die Bahn (die Führer haben aber das Angebot abgelehnt); der Naturforschenden Gesellschaft auf deren Gesuch (?) einen Zuschuss von 100.000 Fr. zu Erstellung eines Observatoriums; zu demselben Zwecke sollen nochmals 100.000 Frvon einigen Freunden des genannten Konzessionsbewerbers versprochen sein; ferner eine jährliche Summe von 10.000 Fr. zum Unterhalte des Observatoriums; endlich soll, wenn während dreier aufeinanderfolgender Jahre die Dividende 8% erreicht, der Überschuss der Reinertrags zu-gunsten des Bergsports und der Wissenschaft (für das Observatorium) verwendet werden. Diese Wohltaten muten beinahe ähnlich an wie

die reichen Zuwendungen, welche der Fürst von Monaco zur Verschönerung der Spielhölle spendet. Vielleicht könnte ja auch diese einmal, wenn sie in Monaco nicht mehr genügend zieht, nach Erstellung der Bahn auf das Matterhorn verlegt werden. Ernstlich geredet, kann man es auch in den weitesten Kreisen ausserhalb der Schweiz nur mit warmer Anerkennung empfinden, wie vielseitig und energisch jetzt dort die öffentliche Meinung für Hochhaltung von Natur und Schönheit, Poesie und Geschichte gegen das Übermass von Geschäftssinn auftritt. Es ist aber auch hohe Zeit, dass diese vaterländische Strömung des Heimatschutzes und diese edleren Gefühle zu durchschlagendem und dauerndem Erfolge kommen."

Die Jahresversammlung des deutschen Bundes Eriolge Rommen. Die Versammlung war aus allen Teilen des Reiches zahlreich besucht und die Referenten waren in der angenehmen Lage, im allgemeinen konstatieren zu können, dass der Gedanke des ästhetischen Heimatschutzes an werbender Kraft und Nachachtung gewinnt. Besonders nötig ist auch in Deutschland der Kampf gegen das grundhässliche Reklameunwesen in der Landschaft. In Preussen sind nun gesetzliche Mittel vorhanden, aber andere Gebiete des Reiches entbehren noch solcher Abwehr. Hervorragend ist die Tätigkeit des bayrischen Heimatschutzverbandes. Zum Vorstand des Deutschen Bundes für Heimatschutz wurde Professor Schulze-Naumburg, der bekannte Vorkämpfer der Bewegung, ernannt. Gleichzeitig mit dem Bunde tagte in der gleichen Stadt die ähnliche Zwecke verfolgende deutsche Vereinigung für Denkmalpflege. Auch in dieser Versammlung erwähnte man mit Genugtuung das preussische Gesetz gegen die Verunstaltung von Strassen, Plätzen usw., ferner eine ins Leben gerufene Vereinigung zur Erhaltung der deutschen Burgen. Professor Stürtzenacher aus Karlsruhe sprach über die neue badische Landesbauordnung, die sich in ihren Prinzipien mit der württembergischen deckt, aus deren Inhalt vor geraumer Zeit an dieser Stelle einiges mitgeteilt worden ist, mit dem Wunsche der Nachbildung mancher Bestimmung auch in unserem Lande (vergl. S. 31, "Baugesetze und Aestheik»). Es sind mit gutem Erfolge Versuche gemacht worden, Strohächer gegen Feuer zu imprägnieren. Man betonte in der Versammlung, dass die Behörden Stroh- und Schindeldächer wieder begünstigten, sei nicht minder zu begrüssen, als die Bestimmung, dass die Häuser beliebig hinter der Strassenflucht zurückstehen dürften, auch nicht der Fluchtlinie parallel gestellt zu sein brauchten. Man mahnte, allerorten das Schutzwürdige zu inventarisieren. Für die ländlichen Baumeister und die Baulustigen, zumal auf dem Lande, sollten gemeinnützige Stellen geschaffen werden, wo sie sich in Bausachen Rat holen könnten. Der Verpflanzung der Mietkaser

Der Traum des Matterhorns. Ein geistreiches Gedicht hat Virgile Rossel in der Lausanner "Revue du Dimanche" vom 26, Juli veröffentlicht, einen Traum des Matterhorns von der ihm drohenden Bahn. Die Idee, wie der Mont Cervin im ersten Sonnenstrahl des Morgens erwacht und sich auf den wüsten Traum der Nacht besinnt, ist schon sehr hübsch und poetisch, und was der Berg nun über das geplante Attentat der Finanzmänner alles zu sagen weiss, ist reich an Schlagern. Er schliesst seine räsonierende Betrachtung:

Etra l'endroit où Cook mobilise ses troupes, Servir de piédestal à des marchands de soupe, Offrir aux épiciers pour cent francs d'infini, Restaurer à la carte et loger en garni, Montrer des boîtes de conserves pour reliques, N'être qu'une façon de montagne publique, Merci! Mais snobs, badauds, asthmatiques, perclu One verriez-vous d'ici? Vous ne me verriez plus!

Merci! Mais snobs, badauds, asthmatiques, perclus,
Que verriez-vous d'ici? Vous ne me verriez plus! .

Zum Schutz des Rosenlauitales (vergl. S. 64). Nationalrat Steiger hat zum
Schutze der Naturschönheiten im Rosenlauital und am Bachsee folgende Anträge
eingereicht:

 Konzession Grindelwald - Meiringen. Zusatz zu Art. 7. "Insbesondere soll das Oschwandenmaad in Rosenlaui weder durch Stations- noch durch andere Bahnanlagen verunstaltet werden."

 Konzession Grosse Scheidegg-Faulhorn. Zusatz zu Art. 7. "Insbesondere ist die n\u00e4here Umgebung des Bachsees nicht f\u00fcr, Stationsanlage in Anspruch zu nehmen."
 Das Gesch\u00e4ft wird auf Antrag von ationalrat Speiser auf die n\u00e4chstellen.

Das Geschäft wird auf Antrag von Nationalrat Speiser auf die nächste Session verschoben, damit die Kommission den Antrag Steiger prüfen kann.

Ueber die Wertschätzung grösserer älterer Bäume. Nicht wenig tragen die vielen grösseren älteren Bäume in und um Solothurn dazu bei, dass diese Stadt eine recht anmutige, freundliche genannt wird. Ein genialer Besucher nannte sie Gretchen im Grünen; deshalb kann nicht genug empfohlen werden, das Möglichste zur Erhaltung der Baumbestände beizutragen.

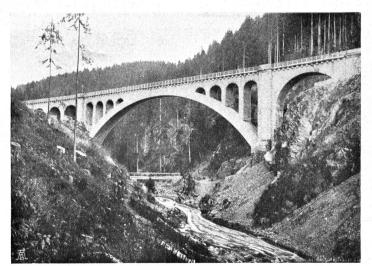
Baumbestände beizutragen.
Solche Bäume sind in der Tat lebende Monumente, die an Ebenmass, Form und Farbe alles, was von Menschenhand geschaffen ist, weit überteffen. Sie sind somit eine Hauptzierde einer Ortschaft, werden aber oft von den Bewohnern selbst zu wenig geschätzt. Da derartige Wahrzeichen dem Lande, der Gesamtheit gehören, soll es nicht in der Macht Einzelner stehen, seien es Private oder Behörden, diese Zeugen vergangener Zeiten, an denen sich voraussichtlich noch manche Generation erfreuen könnte, ohne ganz unbestreitbare triftige Gründe ohne Aussicht auf entsprechenden Ersatz verschwinden zu lassen.

schwinden zu lassen.

Diese Auffassung wird jetzt überall als richtig anerkannt; die Folge ist, dass nach gesetzlichem Pflanzenschutz gerufen wird, wodurch Bäume, die sich durch ihre Art, Grösse, Alter auszeichnen, gegen alle Eingriffe gesichert werden sollen. In verschiedenen Staaten haben schon solche schützende Bestimmungen Gesetzeskraft. Das ist ein schöner Erfolg der Heimatschutzbestrebungen.

In und um Solothurn bilden die Linden den Hauptbestandteil der älteren Bäumer einige Lindenalleen stammen aus frühern Jahrhunderten. Die Wälle unserer

In und um Solothurn bilden die Linden den Hauptbestandteil der älteren Bäume; einige Lindenalleen stammen aus frühern Jahrhunderten. Die Wälle unserer beinahe ganz verschwundenen schönen Schanzen waren auch zum guten Teil mit Linden bepflanzt. Man trifft noch einzelne Prachtbäume auf öffentlichem und Privatboden, die um so schöner und mächtiger sind, als dieselben frei sich entwickeln können.



DIE GUTACHBRÜCKE DER BADISCHEN SCHWARZWALDBAHN von 65 m Spannweite. Da in der Schweiz keine Steinbrücke mit gleicher Spannweite vorhanden ist, musste ein Beispiel aus dem Auslande gewählt werden

Photographie von R. Moser in Zürich
PONT DE LA GUTACH DANS LA FORÊT NOIRE. Comme il n'y a pas en Suisse
un pont en pierre d'une telle envergure (65 m), il a fallu chercher un exemple à

= Photographie de R. Moser, Zurich



— ALTE STEINBRÜCKE MIT TOR IN BRUGG — VIEUX PONT EN PIERRE AVEC PORTE A BRUGG =