Heimatschutzbücher

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **34 (1939-1940)**

Heft 2

PDF erstellt am: **28.04.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Heimatschutzbücher.

Hans Schwenkel. Grundzüge der Landschaftspflege. Mit 140 Abbildungen. Neudamm, Verlag J. Neumann, 1938.

Seit 1922 das gründliche und vielseitige Werk von Paul Schultze-Naumburg, „Die Gestaltung der Landschaft durch den Menschen", erschienen ist, hat sich kein Buch mehr zusammenfassend mit dieser wichtigen Tätigkeit der Heimatschutzbewegung befasst. Nun hat es Prof. Dr. Hans Schwenkel, der Landesbeauftragte für Naturschutz in Württemberg und Hauptkonservator am Württ. Landesamt für Denkmalpflege, übernommen, das ganze Gebiet übersichtlich in einem brauchbaren Handbuch zusammenzustellen. Es braucht wohl nicht gesagt zu werden, dass er dabei weniger zusammengetragen hat, was andere über dieses Stoffgebiet geschrieben haben, als dass er aus einer langen Erfahrung schöpfte.

Im Zusammenhang mit dem Hauptartikel unseres Heftes, der die Anpassung der schönsten Strasse unseres Landes an den zeitgemässen Verkehr beschreibt und uns beweist, dass eine so unendlich schwierige Aufgabe mit überlegener Einsicht unsern Zielen gemäss durchgeführt werden kann, erscheint uns vor allem wichtig, was der Verfasser über Strassen und andere Verkehrsanlagen ausführt.

Die ältesten Wege, die noch heute in festerer Bauart als Nachbarschaftsstrassen weiter bestehen, sind nicht auf dem Papier entworfen worden, sondern der Fuss und der Wagen haben sie „ertastet". Sie lehnen sich den Bodenformen und Wasserläufen wie selbstverständlich an; sie führen dorthin wo es sich am besten gehen oder fahren liess und werden daher von unserm Auge immer als wohltuend empfunden. Bei ihrer Anlage herrschte das Gesetz des natürlichen Wachstums, das alle Hindernisse spielend überwindet und das auch bei der Gestaltung unserer Dörfer und alten Städte gewaltet hat, in denen wir überall das Gesetzmässige, nicht aber eine behördliche Vorschrift erkennen. Und da in der Natur auch nirgends ein anderes Gesetz gewirkt hat, so wird die Schönheit der Landschaft in keiner Weise durch solche Strassen gestört.

Als dann im letzten Jahrhundert die alten Verkehrswege nicht mehr genügten, zeigte sich bei den Neubauten eine merkwürdige Zwiespältigkeit. Dort, wo die höhere Ingenieurkunst waltete und die Zweckmässigkeit mit wissenschaftlicher Sorgsamkeit erfüllt werden musste, bei den Eisenbahnen, ist trotz ihrer starken chirurgischen Eingriffe in die Landschaft selten etwas Hässliches entstanden; selbst das Hochgebirge hat beispielsweise durch die Gotthardbahn, man darf wohl sagen, an Schönheit noch gewonnen. Nur bei den Strassen im Alpenvorland und in der Ebene glaubte man mit weniger sorgfältigen Ueberlegungen auskommen zu können, entwarf die Strassen in bürokratischer Weise auf dem Papier, führte sie in harten Knicken statt in Kurven, die sich der Landschaft einordnen, kurzum so, wie sie am bequemsten zu zeichnen waren. Der Vergleich mit der Baukunst jener Zeit liegt auf der Hand.

Nun hat der Verkehr der neuesten Zeit mit Kraftwagen und Fahrrad wieder den Wunsch nach Wegen herbeigeführt, die so sorgfältig gebaut sind wie die Eisenbahnen. Schon Schultze-Naumburg schrieb, es bestehe der Trost, dass höhere Zweckmässigkeit nie ein Feind der Schönheit ist und dass ein Fortschritt der Technik aus rein sachlichen Erwägungen oft wieder auf die Pfade alter Schönheit zurückführt; der zunehmende Autoverkehr werde sicher mit der Zeit die Auflösung der in Knicken aneinandergefügten Geraden in grosse Kurven erzwingen. Was denn auch bei der Führung der grossen Autostrassen sich bewahrheitet hat.

Es ist mir in letzter Zeit mehr als einmal aufgefallen, dass die Ingenieure, die im Anfang selten von den Heimatschutzbestrebungen sehr begeistert waren, sich heute oft als unsere treuesten und einsichtigsten Freunde erweisen. Ob unser Land seine alte Schönheit erhalten und an einzelnen Stellen wieder zurückzugewinnen vermag, hängt zu einem guten Teil davon ab, dass die Ingenieure bei ihren Entwürfen immer mehr von ihrer alten Starrheit abgehen und sich in die

Landschaft einfühlen. Heute schon scheint mancher von ihnen selbst vielen Architekten in dieser Hinsicht überlegen zu sein.

Bei den Einzelheiten kommt der Verfasser des Buches zu gleichen Schlüssen wie der leitende Ingenieur bei der Verbreiterung der Axenstrasse. Auch er lehnt allzu pedantisch gestaltete Stützmauern ab, auch er will bei der Sicherung von Böschungen durch Bäume eine gewisse Freiheit walten lassen. Für viele Greuel an der Strasse war früher der Ingenieur nicht verantwotlich zu machen; aber je mehr er sein eigenes Werk achtet, um so mehr wird er seinen Einfluss geltend machen, dass sie nicht aufkommen können. Dazu gehört vor allem die Reklame an der Strasse, der die meisten Behörden gleichgültig gegenüberstehen, wenn sie ihr nicht gar aus steuertechnischen Gründen geheime Liebe entgegenbringen. Und dann auch die Tankstellen in ihren schreienden Farben, missgestaltet auch vor allem durch Reklame. Auch hier hoffen wir, dass eine bessere Zwecklösung auch einmal eine bessere Form hervorbringe. Wie war es doch mit den elektrischen Lokomotiven? Sie sahen aus wie Güterwagen mit einem Fahrgestell darüber und sind nun auch zu einer Form gekommen, die Kraft und Richtung zum Ausdruck bringt.

Auch beim Wasserbau hat man oft den Geist der Technik ganz überflüssig durch starre Formen ausdrücken wollen, die dem Landschaftsbild weh tun. Schnurgerade ist der Lauf von Bächen geregelt worden, was zwar wenig Kosten für die Absteckung, aber um so mehr für die Ausführung verursachte. Was dann um so schlimmer aussieht, wenn man sich nicht darauf versteht, die Böschungen mit Gebüsch und Weiden zu sichern. Uferbefestigungen mit Betonplatten sehen fast immer scheusslich aus, da ihre Form zu geometrisch und ihre Farbe dauernd frostig ist. Und auch da ist wieder merkwürdig: wo der Beton unerlässlich ist, wie beim Bau grosser Staudämme und Kraftwerke, wirkt er gerade durch diese Notwendigkeit wieder versöhnend. Am hässlichsten ist ja immer das Unüberlegte, das irgendwie nicht fertig Ausgedachte.

Wunderlich kommt es uns vor, wenn der Verfasser als Beispiel einer gedeckten Holzbrücke aus der Schweiz (Abb. 52) gerade eine neue, schwächlich gebildete anführt, wo doch die alten — wie selten werden sie mit der Zeit! — von so unübertrefflicher Schönheit sind.

Vieles in dem anregenden Buch zu überlesen, müssen wir dem Leser überlassen. So das etwa 35 Seiten umfassende Kapitel über die Landwirtschaft, über Kleinbauten, wie Ferienhäuser und Freibäder, die unsern Seen und Flüssen nicht selten weh tun, über Drahtleitung und Aussichtspunkte und was dergleichen Dinge mehr sind. Jedenfalls sollte jeder, der sich eine kleine Heimatschutz-Bibliothek anlegt, auch das Buch von Schwenkel anschaffen, das überall zum Denken anregt, auch wenn man nicht mit jeder Einzelheit einverstanden ist. A. B.

Notizen.

In seinem 93. Lebensjahr starb in Saanen Pfarrer **Emanuel Friedli,** der in seinem Werke „Bärndütsch als Spiegel bernischen Volkstums", sieben Bände über Lützelflüh, Grindelwald, Guggisberg, Ins, Aarwangen, Saanen und Twann, Heimatschutzbücher von unvergleichlichem Wert geschaffen hat. Die Sprachforschung wurde bei ihm wie bei keinem zum pulsenden Leben, weil er die Sachen auf das innigste mit den Wörtern verflocht und dabei das Bild zu Hilfe zog. So konnte noch ein anderer Heimatschützler, Rudolf Münger, in diesen Büchern sein Bestes leisten. Sie erschienen im Verlag A. Francke in Bern.

*

In den Basler Volkshochschulkursen des Sommersemesters hält Dr. Rud. Kaufmann einen Vortragskurs über **die Kunstdenkmäler von Basel.** In die Führungen an den Samstag-Nachmittagen teilt er sich mit Kunstmaler Hans Eppens.

REDAKTION: DR. ALBERT BAUR, RIEHEN BEI BASEL, MORYSTR. 4a, TELEPHON 25.648