

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 47/48 (1906)
Heft: 5

Artikel: Künstlerische Bahnhofsorgen
Autor: Widmer, Karl
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-26052>

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: 01.02.2026

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

zeichnet, ja sogar geäussert, es sei im Interesse der Innenwirkung des Bauwerkes zu wünschen, dass dieses Bildwerk entfernt werde (siehe Schweiz. Bauzg., Bd. XLVI S. 310). In ähnlicher Weise haben sich die bernischen Tagesblätter ausgesprochen, ohne dass — soviel wir wissen — jemand auch nur ein anerkennendes Wort gefunden hätte für das gewiss nicht alltägliche und gerade in seiner Herbheit doch grosses künstlerisches Können verratende Werk. Auch die Abbildungen der Gruppe, die einer vor kurzem an dieser Stelle¹⁾ erfolgten Besprechung des Baues beigegeben waren, lassen keinen rechten Schluss auf den Wert der in der Ausführung dem Modell nicht ganz gleichstehenden Arbeit zu. Deshalb glauben wir, es sei nötig und von Interesse, auch das Gute an der Arbeit kurz in Schutz zu nehmen unter Hinweis auf die nach einer Aufnahme des Tonmodells hergestellte Abbildung auf Seite 61.

Die Gruppe steht im Brennpunkt der Sehstrahlen aller Kirchenbesucher. Zusammen mit dem Aufbau der Kanzel und Orgel bildet sie ein architektonisches Ganzes, muss sich somit, als Teil einer Einheit dieser einordnend, in strenger Linienführung aufbauen. Das ist dem Künstler meisterlich gelungen. Man beachte nur die leichte konkave Biegung der Umrisslinie, die sich durch die Anordnung der Köpfe der stehenden Kinder ergibt und durch die die Christusfigur selbst um so erhabener erscheint.

Anderseits aber ist das Bildwerk ein Teil eines Bauwerks modernster Art. Nicht zierliche, kleinliche Architekturformen oder süßlich idealisierte Ornamente geben dem Ganzen sein charakteristisches Gepräge, sondern derbe Einfachheit und volkstümliche Urwüchsigkeit. Daher kann dem Künstler kein Vorwurf daraus gemacht werden, dass er auch bei dem ihm zur Bearbeitung zugefallenen Teil des Gesamtwerkes auf die übliche, allgemein gefällige Formengebung verzichtete und zu seinen Kindergestalten Modelle aus dem Volke verwendete, in wahrer, strenger Auffassung ohne Verschönerung und unwirkliche Idealisierung. Dafür wirkt die Liebe und Ehrfurcht, die aus den andächtigen Gesichtern spricht und die Art, wie sich die Kleinen und Grossen um Christus zusammenscharren, um so ansprechender, sodass wir es ohne weiteres diesen Kinder-Gesichtern überlassen dürfen, selbst um die dem Bildwerk gebührenden Sympathien zu werben.

O. Pflegard.

Künstlerische Bahnhofsorgeln.

Professor Karl Widmer veröffentlicht im Feuilleton der Frankfurter Zeitung beherzigenswerte Befrachtungen über die moderne Ausgestaltung der Bahnhöfe, die, obwohl sie zunächst auf süddeutsche (badische und Karlsruher) Verhältnisse bezug nehmen, doch auch in der Schweiz Beachtung verdienen:

«Die künstlerische Kultur eines Volkes bemisst sich nicht nach der Zahl der Oelbilder und Marmorstatuen, die alljährlich für die Museen oder für die Salons reicher Leute gekauft werden. Viel wichtiger ist der Geschmack, mit dem es seine Häuser baut und seine Wohnungen einrichtet. Und in der Monumentalkunst sprechen nicht diejenigen Werke das entscheidende Wort, die dem Luxus, sondern die den ernsten Zwecken des Lebens dienen. In Zeiten, wo die Religion den Hauptinhalt des Lebens ausmachte, war das der Tempel. In Zeiten, wo die wichtigsten öffentlichen Lebensinteressen in weltlicher Arbeit aufgehen, ist der weltliche Nutzbau auch die wichtigste Aufgabe der Monumentalkunst. Darin liegt die *künstlerische Bedeutung des Bahnhofs*. Dieses echte Wahrzeichen unseres Zeitalters des Verkehrs sollte für die Allgemeinheit, deren praktischen Interessen es dient, zugleich ein Vorbild künstlerischen Geschmacks und sogar eine Quelle höherer künstlerischer Anregung sein; der Ausdruck nicht nur einer materiellen, sondern auch einer ästhetischen Kultur.

Der Staat, der die Bahnhöfe baut, hat für diese Seite der Bahnhofsfragen im allgemeinen nicht immer viel übrig. Nehmen wir als konkretes Beispiel einmal das Stück einer Weltverkehrslinie: die *badischen Bahnhöfe* zwischen Mannheim und Basel. Was bekommt man da nicht an Musterleistungen des staatlichen Bau-Bureaucratismus zu sehen! Jene nüchternen Stein- und Backsteinwände, an denen die Reizlosigkeit in Form und Farbe zum Prinzip erhoben scheint. Oder noch schlimmer: die schüchternen

¹⁾ Bd. XLVI, S. 275, 290 und 311.

Flüge ins «Künstlerische», die das städtische Bahnhofsgebäude mit der zehnmal verwässerten Tünche des italienischen Palazzostils herausputzen, oder den kleinen Stations- und Bahnwärterhäusern mit kümmerlichen Holzverzierungen im Schweizerhäuschenstil aufhelfen möchten. Hier fühlt man aus der unerreichten Absicht erst recht die künstlerische Unzulänglichkeit eines schematisch und unpersönlich arbeitenden Verwaltungsapparates.

Und doch hat es eine Zeit gegeben, in der es gerade in *Baden* mit der künstlerischen Behandlung der Bahnhofsgebäude besser bestellt war. Das war in den vierziger Jahren, als *Eisenlohr* den Karlsruher Hauptbahnhof baute. Damals hat man eine solche Aufgabe noch für wichtig genug gehalten, um sie einem — wenigstens für seine Zeit — bedeutenden Architekten zu übergeben. Eisenlohr hat freilich noch gemeint, den modernen Inhalt in die historische Form einer romanisierenden Kunstsprache übersetzen zu müssen. Diese Anschaugung ist heute überwunden. Darin liegt eben das glücklichste Moment einer so eminent modernen Aufgabe, dass es dafür keine Vorbilder aus der Vergangenheit gibt, dass sie den Architekten logischerweise zwingt, unmittelbar aus dem Zweck heraus zu schaffen. Der Zweck ist die Quelle aller fruchtbaren Stilgedanken. Wenn aber irgendwo, so ist hier die Uebertragung heterogener fertiger Kunstformen sinnwidrig und unkünstlerisch.

Also fort mit dem Schema! Individualisieren im Einzelnen wie im Ganzen! Gerade ein Bahnhof, der einen so vielgestaltigen Komplex der verschiedenartigsten Zweckanlagen in sich vereinigt, gibt dem Architekten die reichste Gelegenheit, die Vielseitigkeit und logische Schulung seines Talents zu zeigen. Die *Schalterhalle* eines grossen Verkehrszentrums als Mittelpunkt der ganzen Anlage und Sammelpunkt des gedrängtesten Verkehrs ist die gegebene Aufgabe für die Entfaltung *monumentaler Raumstimmung*. Hier ist übersichtliche Einfachheit und Weiträumigkeit schon aus praktischen Gründen geboten. In den für Aufenthalt und Ruhe bestimmten *Wartesälen* und namentlich in den *Restaurationsräumen* sollte der Grundsatz einer gemütlichen *Innenraumstimmung* so weit als immer nur möglich durchgeführt werden. Es ist deshalb ein Widersinn, dass ohne jeden praktischen Grund, lediglich des Schemas wegen, in allen grossen Bahnhöfen diese Räume übermäßig hoch sind. Das macht sie so unbegänglich und erzeugt die berüchtigte «Wartesaalstimmung». Wenn man die Decken niederer legt, dann bekommt der Raum auch einen wohnlichen Charakter. Für eine genügende Ventilation sind die Hilfsmittel der modernen Technik ausreichend. Und für das weitere hat die Ausstattung zu sorgen, die einfach, gediegen und vor allen Dingen geschmackvoll sein soll. Was an unnützem Zierat gespart wird, kann einer gediegenen künstlerischen Ausschmückung der Wände zu gute kommen. Aber dann nur wirkliche Kunst, keine Dekorationsmalerkunststücke. Lieber gar nichts als etwas Schlechtes! Für die Aussenarchitektur kommt es vor allem darauf an, wo der Bahnhof steht. Handelt es sich um einen Grossstadtbahnhof, so wird die Bedeutung des Orts und des Bahnhofs selbst in einem Gebäude von *monumentalem Charakter* entsprechend zum Ausdruck kommen. Aber darum keine Renaissancepaläste oder Ritterburgen! (Aufnahmegerüste im Bahnhof Glarus! Die Red.) Der Bahnhof soll auch in seinem Äussern das sein, was er ist. Für die Bahnhöfe von Landstädten oder Dörfern, die im Gegensatz zu der architektonischen Umgebung des städtischen Bahnhofs mehr oder weniger in der *Natur* stehen, wird die Anpassung an die bodenwüchsige Bauweise des heimischen Bauern- und Landhauses die dankbarsten Motive geben. Das sind Grundsätze, die sich ohne die geringste Erhöhung des pekuniären Aufwands durchführen lassen. Der Staat könnte darin wahrhaft Mustergütiges schaffen.»

Miscellanea.

Die geschichtliche Entwicklung der Perspektive. An der Jahresfeier der königl. Technischen Hochschule in München am 9. Januar 1906 hielt Professor Dr. Ludwig Burmester einen Vortrag über die geschichtliche Entwicklung der Perspektive in Beziehung zur Geometrie und gab eine übersichtliche Darlegung, wie sich die Perspektive, aus der Beobachtung der Natur hervorgegangen, durch Jahrtausende bis in das vorige Jahrhundert zur hohen Vervollkommenung entwickelt habe. Die Perspektive im Altertum war nur eine Beschreibung des Aussehens räumlicher Gebilde und wurde zuerst exakt wissenschaftlich in der Zeit der Früh-Renaissance von Filippo Brunelleschi behandelt, der an trefflich ausgeführten Perspektiven von Florentiner Bauten und Piazzanlagen die täuschende Wirkung der Perspektive zeigte. Die Wahrheitstreue dieser Darstellungen erweckte Interesse und Bewunderung aller Künstler. Die Freude an der Perspektive und an deren ästhetischer Wirkung in den Gemälden ermutigte zur Uebertragung der malerischen Perspektive auf Reliefdarstellungen, auf bauliche Anordnungen und auf die Dekorationen der Bühne.