Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 69/70 (1917)
Heft: 6

Wettbewerbe

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: 07.01.2026

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

III. Preis (4. Rang). Entwurf Nr. 33 „Dampfross und Brieftaube". — Verfasser: *Franz Trachsel*, Architekt in Bern.

Wettbewerb für Fassaden-Entwürfe zum Bahnhof- und Post-Neubau in Biel.

(Schluss von Seite 47.)

Bericht des Preisgerichts.

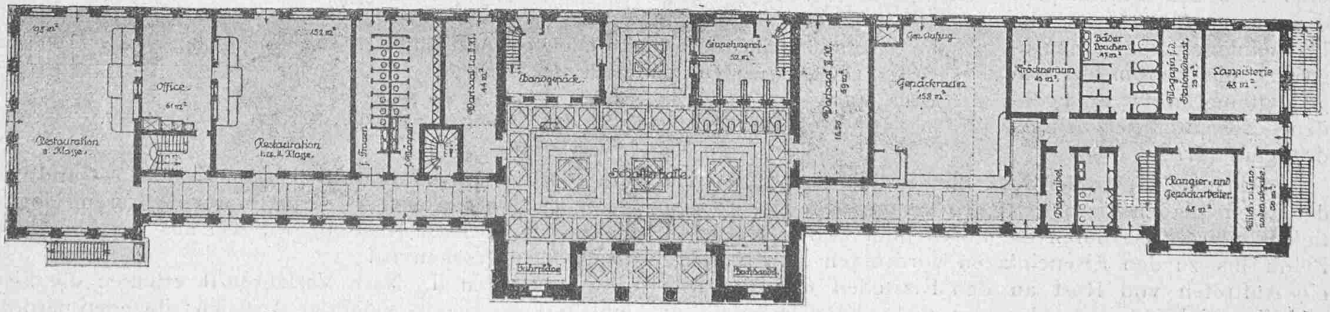
Das Preisgericht versammelte sich am 9. Dezember 1916, vormittags 8 1/4 Uhr, vollzählig in der Turnhalle in der Gewerbeschule am Kanal in Biel, wo die eingelaufenen Pläne übersichtlich aufgestellt waren.

Anwesend sind die Herren: *Sand*, Mitglied der Generaldirektion der S. B. B. in Bern; *Stäger*, Oberpostdirektor in Bern; *Baumgart*, Architekt in Bern; *Chamorel*, Architekt in Lausanne; *Laverrière*, Architekt in Lausanne; *Leuenberger*, Stadtpräsident in Biel; *Risch*, Architekt in Chur; *Rittmeyer*, Professor in Winterthur, und *Weber*, Architekt, Adjunkt der eidg. Baudirektion in Bern.

Herr *Sand* eröffnet die Sitzung und teilt mit, dass bis zum 30. November 43 Projekte eingereicht worden seien. Zwei weitere Projekte seien erst nach diesem Termin eingelangt; an Hand der Poststempel konnte jedoch festgestellt werden, dass diese Projekte am 30. November aufgegeben worden waren. Nach bisheriger Uebung beschliesst das Preisgericht, auch diese beiden Projekte als ordnungsgemäss eingelangt zu betrachten.

Die dem Preisgericht demgemäss zur Beurteilung vorliegenden 45 Projekte tragen folgende Nummern und Kennworte: 1. „In Eile", 2. „Tiefe Leibungen", 3. „Die Fahrt ins Blaue", 4. „Simplicitas", 5. „Biel-Bienne, Alles aussteigen!", 6. „Tubenloch", 7. „Bahnhof Biel Post 1916", 8. „Dem Verkehr neue Stätte", 9. „Höchste Zeit", 10. „Merkur", 11. „Multa Paucis", 12. „S. B. B. und E. P. T.", 13. „Einheit", 14. „En Vitesse", 15. „B. P. B.", 16. „Merkur", 17. „Hohl für voll × 2", 18. „Stahl und Stein", 19. „Wegweiser", 20. „Schüss", 21. „Chanterelle", 22. „Bummelzug", 23. „Platzbild", 24. „Neu Biel", 25. „Haus und Platz", 26. „An Normalspuren", 27. „Au pied du Jura", 28. „Schüss", 29. „Einheit und Form", 30. „Hauptbahnhof", 31. „Via Biel", 32. „Einheit", 33. „Dampfross und Brieftaube", 34. „Perrongeschoss", 35. „Einheit", 36. „Bernerland", 37. „G. D. B.", 38. „Verkehrsforum", 39. „Einheimisch", 40. „Offene Vorhalle", 41. „Im Seeland", 42. „Friede", 43. „E Hus muess sy Dach ha", 44. „Verkehrslösung", 45. „Jura".

Sämtliche eingelangten Projekte waren vorgängig der Beurteilung von Organen der S. B.B. auf die Einhaltung der in den dem Programm beigelegten Grundrissen angegebenen Flächendimensionen geprüft worden.



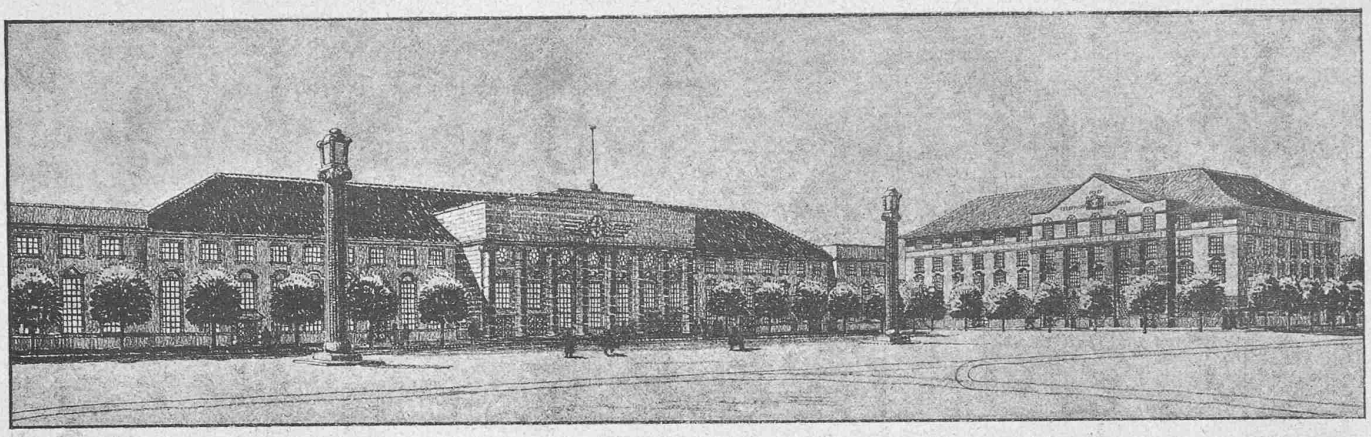
III. Preis. Entwurf Nr. 33. — Architekt *Franz Trachsel* in Bern. — Bahnhof-Grundriss 1 : 600.

Nach einer allgemeinen Besichtigung der Projekte beschloss das Preisgericht, in einem ersten Rundgang diejenigen Entwürfe auszuscheiden, die in der Disposition oder in der architektonischen Auffassung als ungenügend zu bezeichnen sind.

Als solche wurden bezeichnet die zehn Projekte No. 4, 8, 12, 26, 34, 35, 39, 42, 43 und 45.

Daraufhin wurden in einem zweiten Rundgang die nachstehenden zwanzig Entwürfe ausgemerzt, die augenscheinlich hinter

Wettbewerb für Fassaden-Entwürfe zum Bahnhof- und Post-Neubau in Biel.



IV. Preis (5. Rang). Entwurf Nr. 32 „Einheit". — Verfasser: *Walter Bösiger*, Architekt in Bern.

den verbleibenden Entwürfen zurückstanden: No. 1, 2, 3, 7, 9, 10, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 22, 23, 28, 30, 31, 37, 40 und 41.

In einem dritten Rundgang wurden noch acht Projekte ausgeschieden, zu denen folgendes bemerkt wird:

No. 6. Die Gebäudemassen des Bahnhofes und der Post sind nicht in Harmonie und Gleichgewicht gebracht, Verhältnisse und Architekturformen, besonders diejenigen der Flügelbauten, sind unbefriedigend. Die vorgeschlagene Grundriss-Abänderung des Bahnhof-Mittelbaues genügt den Betriebsanforderungen nicht. Die Abrundung der nordöstlichen Ecke des Postgebäudes verschlechtert sowohl die innere Ausnützung der Räume als die äussere Erscheinung dieses Baues.

No. 14. Die gewählten Massverhältnisse entsprechen den Planunterlagen nicht. Die zu kleinen Fenster des Bahnhofes ergeben einen unrichtigen Grösseneindruck. Die Stockhöhen des Postgebäudes sind willkürlich geändert, so dass der erste Stock ohne inneren Grund zu Ungunsten des Erdgeschosses dominieren würde. Abgesehen von diesen Mängeln verdient die grosszügige einfache Architektur Anerkennung.

No. 17. Die geforderte Harmonie zwischen dem Bahnhof- und Postgebäude fehlt. Die äussere Kuppelform über dem Bahnhof-Mittelbau entspricht nicht der innern Raumgestaltung. Das gewählte Kuppelmotiv ist für die örtlichen Verhältnisse zu pathetisch. Die Grundriss-Disposition der Schalterhalle und der Windfänge der Post mit den abgeschrägten Ecken ist für den Betrieb nicht günstig.

No. 25. Die Architektur ist nicht logisch durchgeführt und im Detail nicht ausgereift. Das Motiv des Haupteinganges des Aufnahmegebäudes ist unbedeutend. Das Streben nach Einfachheit ist hervorzuheben.

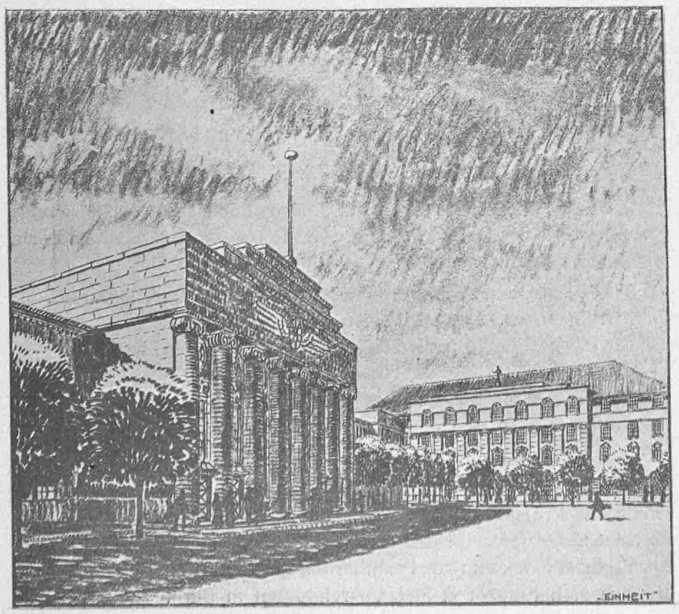
No. 29. Die Architektur zeigt Harmonie in den Gebäudemassen, ist aber in der Ausführung der Einzelheiten derb und hart.

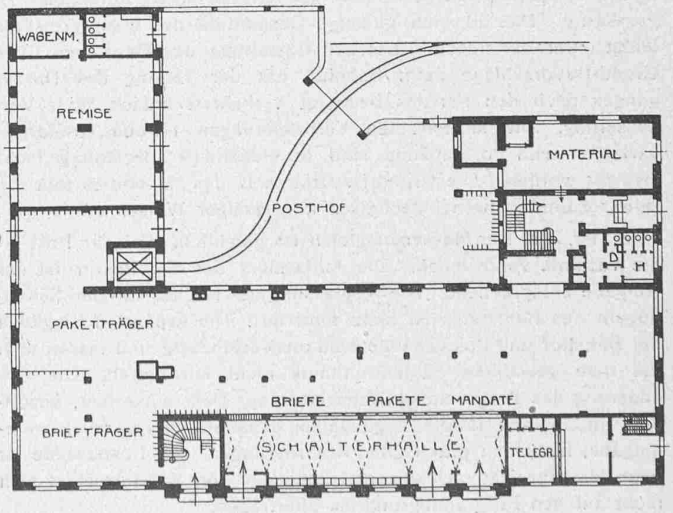
No. 36. Die gewählte kleinbürgerliche Architektur mit den bewegten Umrisslinien ist nicht der sachliche Ausdruck einer Verkehrsanstalt. Die Fenster des Mittelbaues lassen einen Saal im ersten Stock vermuten.

No. 38. Die im Ganzen sachliche und einfache Architektur passt in ihrer allzu grosstädtischen Auffassung nicht nach Biel. Das Streben nach Monumentalität führte zur Schaffung eines zwecklosen Saales im Mittelbau des Aufnahmegebäudes. Die Abänderung des Postgebäudegrundrisses bedeutet keine Verbesserung. Der Telephonsaal ist schlecht beleuchtet. Der erste Stock des Postgebäudes ist unbegründeterweise hervorgehoben. Die Architektur des Postgebäudes ist, abgesehen von den zu beanstandenden zu kleinen Fensteröffnungen, von vornehmer Wirkung.

No. 44. Die Massen des Bahnhof- und Postgebäudes stehen im Missverhältnis zu einander. Der Mittelbau des Bahnhofgebäudes erweckt den Eindruck einer Kirchenfassade. Die Windfänge zur Schalterhalle des Postgebäudes befinden sich nicht an richtiger Stelle.

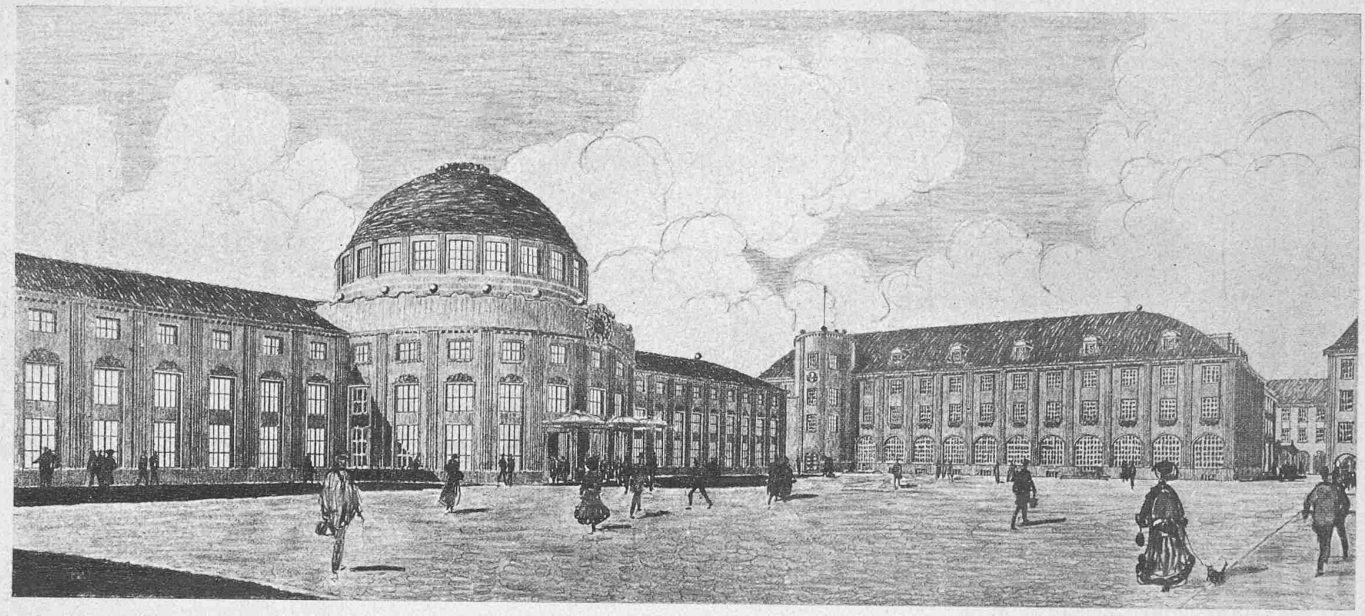
Das Preisgericht beschloss hierauf, die Beurteilung der sieben verbleibenden Entwürfe auf Mittwoch, den 13. Dezember zu verschieben. Inzwischen wurden von den Organen der S. B. B. sowohl als denjenigen der Post- und Telegraphenverwaltung die zur engern Wahl gelangenden Entwürfe bezüglich der praktischen Brauchbarkeit der in denselben vorgeschlagenen Aenderungen einer eingehenden Prüfung unterzogen.

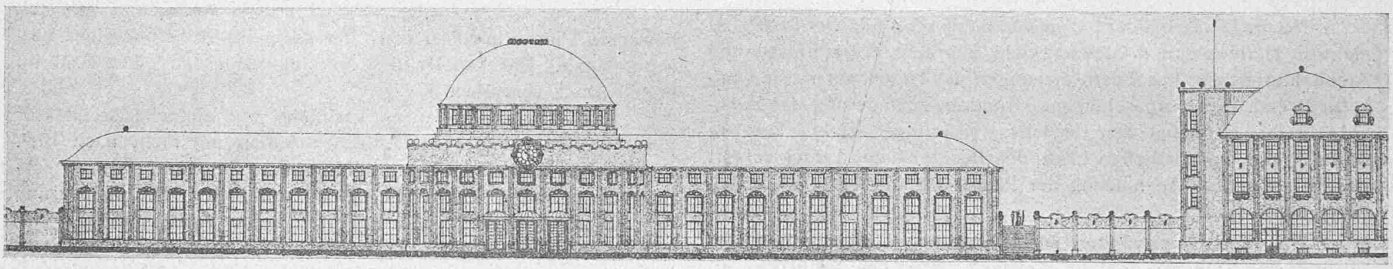




IV. Preis. Entwurf Nr. 32. — Postgrundriss (Variante) 1 : 600.

Links nebenan: Variante für die Postfassade.





V. Preis (6. Rang). Entwurf Nr. 24, „Neu-Biel", Variante B. — Architekten *Bracher, Widmer & Daxelhofer*, Bern. — Fassade 1 : 800.

Sitzung des Preisgerichts vom 13. Dezember 1916.

Anwesend: Sämtliche Mitglieder.

Die Prüfung der sieben in engste Wahl gelangten Projekte hatte folgendes Ergebnis:

(Nr. 5, 21 und 27 siehe in letzter Nummer! *Red.*)

Nr. 11. Die Mittelpartie des Bahnhofes ermangelt des Typischen und wirkt als Verbindungsglied zweier getrennter Bauten. Die ganze Fassade erweckt den Eindruck einer Rückseite. Die Belichtung der Räume der Post ist mangelhaft. Die unsymmetrische Anlage der Attika, die in der Perspektive durch vorzeitigen Abschluss des Bildes geschickt verdeckt ist, wirkt unbefriedigend.

Nr. 24. Das Streben nach Grosszügigkeit in den Linien ist in der Variante B anzuerkennen, jedoch ist deren Kuppelbau zu grossartig. Das an sich günstige Gesamtbild des Hauptprojektes leidet unter der unsymmetrischen Gestaltung des Postbaues. Die Grundrissvorschläge beim Bahnhof mit der Teilung des Durchganges nach den Perrons bedeutet verkehrstechnisch keine Verbesserung. Die angestrebten Verbesserungen in den Grundrissvarianten zum Postgebäude sind in dienstlicher Beziehung nicht erreicht worden. Die Grundrissvariante B des Bahnhofes teilt die Billetschalter in betriebstechnisch unzulässiger Weise.

Nr. 32. Der Massenausgleich ist glücklich. Bei der Post ist die Variante vorzuziehen. Die Auffassung der Architektur ist der Aufgabe entsprechend. Die Weglassung des Daches auf den Seitenflügeln des Bahnhofes ist nicht motiviert. Die gepaarten Eingänge bei Bahnhof und Postgebäude sind unzweckmässig und lassen sich bei dem gewählten Säulenrhythmus nicht korrigieren. Die Abänderung des Erdgeschoss-Grundrisses der Post entspricht, besonders im Hinblick auf die Eingänge zur Schalterhalle und Telegrammaufgabe, nicht den praktischen Anforderungen. Die Postfassade ist beim Hauptprojekt unschön und diejenige der Variante lässt sich nicht auf den Programmgrundriss übertragen.

Nr. 33. Die Massen sind sehr glücklich zusammengestimmt, jedoch auf Kosten der praktischen Ausgestaltung des Postgebäudes. Der Grundriss des Bahnhofgebäudes zeigt eine zweckmässige Abänderung mit mittlerem Eingang und freier Halle. Der Giebel des Mittelbaues würde durch Weglassen des Dachreiters an Bedeutung gewinnen. Die Grundrisse des Postgebäudes weisen für den Dienstbetrieb schwere Mängel auf. Immerhin sind die verschiedenen darin niedergelegten Gedanken näherer Prüfung wert. Die Form und die Lage der Telephonzentrale sind ungeeignet. Die Architektur des Postgebäudes ist etwas zu reich.

In Würdigung der Qualitäten der sieben letztgenannten Projekte stellt das Preisgericht folgende Rangordnung und Preise fest:

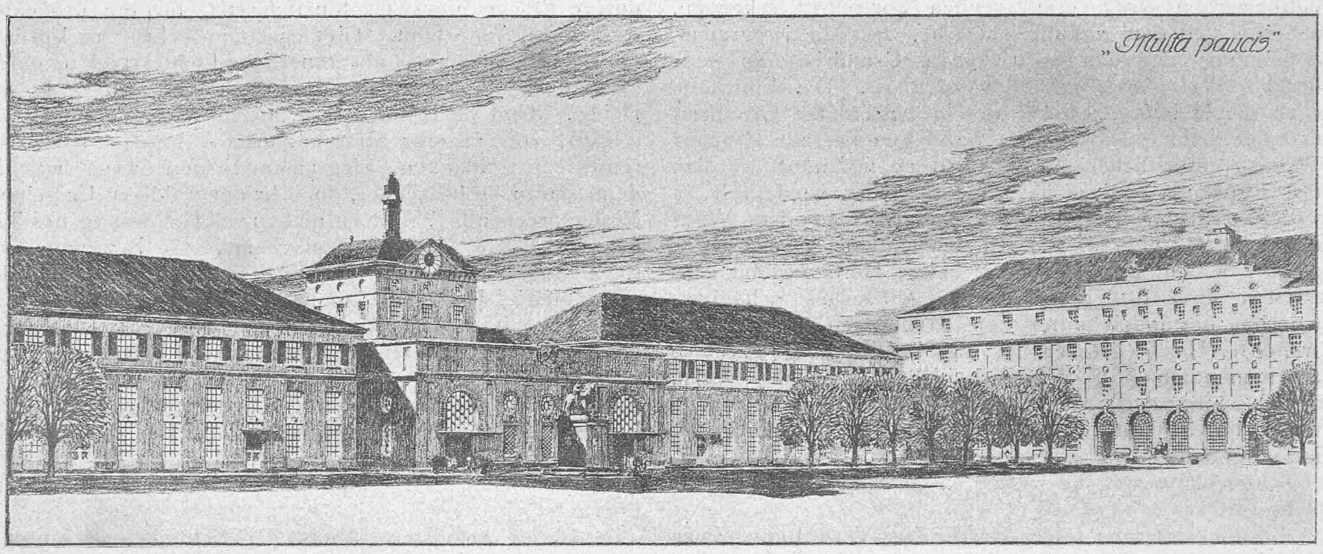
1. Rang: Nr. 27, Motto „Au pied du Jura"; 3200 Fr.
2. Rang: Nr. 5, Variante A, Motto „Biel-Bienne, Alles aussteigen!"; 2500 Fr.
3. Rang: Nr. 21, Variante, Motto „Chanterelle"; 2300 Fr.
4. Rang: Nr. 33, Motto „Dampfross und Brieftaube"; 1800 Fr.
5. Rang: Nr. 32, Variante zur Postfassade, Motto „Einheit", 1200 Fr.
6. Rang: Nr. 24, Motto „Neu-Biel"; 1000 Fr.
7. Rang: Nr. 11, Motto „Multa Paucis".

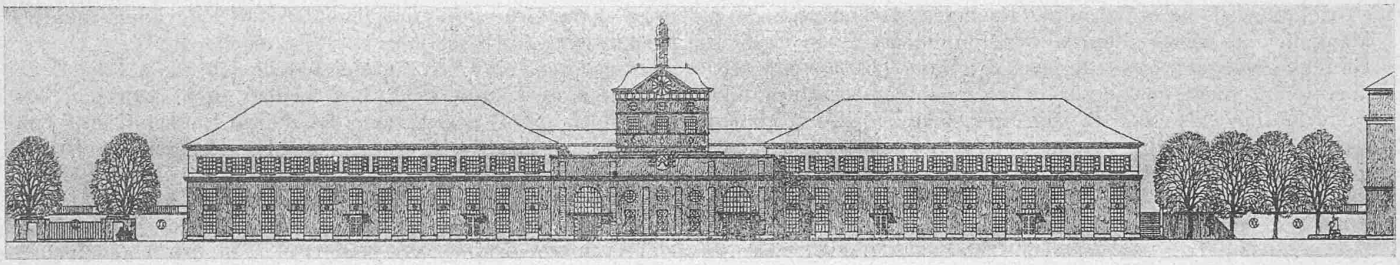
Nach Programmvorschrift dürfen höchstens sechs Preise verteilt werden. Die Eröffnung der Couverts ergab die Namen folgender Verfasser:

Nr. 27, Moser & Schürch, Architekten in Biel.
Nr. 5, Moser & Schürch, Architekten in Biel.
Nr. 21, Schnell & Thévenaz, Architekten in Lausanne.
Nr. 33, Franz Trachsel, Architekt in Bern.
Nr. 32, Walter Bösiger, Architekt in Bern.
Nr. 24, Bracher, Widmer & Daxelhofer, Architekten in Bern.

Da eine Doppelprämiierung nach den Satzungen des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins nicht zulässig ist, erhält das Projekt Nr. 5 im zweiten Rang keinen Geldpreis und die Preise werden jeweilen den nachfolgenden Projekten zugesprochen. Als Verfasser des nun zur Prämiierung gelangenden Projektes Nr. 11 ergeben sich Klauser & Streit, Architekten in Bern.

Wettbewerb für Fassaden-Entwürfe zum Bahnhof- und Post-Neubau in Biel.





VI. Preis (7. Rang). Entwurf Nr. 11 „Multa Paucis". — Architekten *Klauser & Streit*, Bern. — Fassade 1:800.

Die Preise werden demnach in folgender Weise zugeteilt:

Moser & Schürch	3200 Fr.
Schnell & Thévenaz	2500 Fr.
Franz Trachsel	2300 Fr.
Walter Bösiger	1800 Fr.
Bracher, Widmer & Daxelhofer	1200 Fr.
Klauser & Streit	1000 Fr.

Aus der Zahl der künstlerisch tüchtigen Leistungen verdienen folgende drei Projekte durch lobende Erwähnung hervorgehoben zu werden: No. 14. „En vitesse", No. 38. „Verkehrsforum", No. 44. „Verkehrslösung". Das letztere Projekt zeigt eine gute Lösung des für die Wirkung des Bahnhofes und des Postgebäudes wichtigen Platzes, die auf einer einheitlich durchgeführten Bebauung der übrigen Platzgrenzen beruht.

Das Preisgericht sieht sich veranlasst, folgende allgemeine Erwägungen bekanntzugeben:

Das Bestreben der Konkurrenten, das Gleichgewicht zwischen Post und Bahnhof herzustellen, ist anerkennenswert. Diese Gebäude, deren Programm-Grundrisse getrennt bearbeitet wurden, haben sehr ungleich-grosse und -geformte Baukörper: der Bahnhof, lang und niedrig, das Postgebäude gedrängt und in die Höhe getrieben. Die Jury hat gefunden, dass diejenigen Bewerber die Aufgabe am besten lösten, welche den zwei Gebäuden ihre natürliche Gestalt liessen. Die Türme und andere gesuchte Aufbauten, zur Erzielung von Dominanten und Silhouetten, ergaben keine guten Resultate. Ein besseres Ergebnis hatte die geschickte Ausnützung des Mitteltrakt-Vorsprunges des Aufnahmegebäudes.

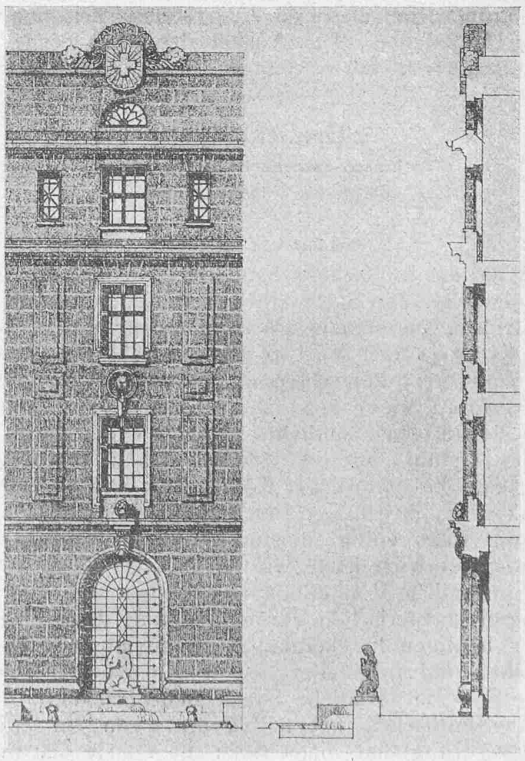
Die von den Konkurrenten vorgeschlagenen Varianten, besonders diejenigen des Postgrundrisses, haben gezeigt, dass ohne genaue Kenntnisse der Dienstbetriebe den technischen Anforderungen nicht genügend Rechnung getragen werden kann. Es würde sich daher in ähnlichen Fällen empfehlen, ausser den Grundrissen noch ergänzende schriftliche Erläuterungen der Bedürfnisse des Dienstbetriebes beizufügen.

Biel, 13. Dez. 1916. Das Preisgericht:

Sand, Stäger, Baumgart, Chamorel, Laverrière, Leuenberger, Risch, Rittmeyer, Weber.

Anmerkung der Redaktion.

Als Verfasser der Ehrenmeldungen haben sich genannt: Für Nr. 38 „Verkehrsforum" die Architekten *Emil Bercher* in Basel mit *Walther Faucherre* in Basel, für Nr. 44 „Verkehrslösung" Architekt *Hermann Herter* in Zürich.



Entwurf Nr. 11. — Fassaden-Detail der Post 1:200.

Wenn wir zur *Bieler Fassaden-Konkurrenz* einleitend sagten, das Ergebnis lasse gegenüber frühern ähnlichen Wettbewerben einen ermutigenden Fortschritt erkennen, so bezog sich dies auf die Tatsache, dass die Programm-Bestimmung der vorgeschriebenen Grundrisse in sehr liberaler Weise gehandhabt worden ist. Die Einwände gegen die Meinung, es könne ein bestimmter Grundriss mit einer mehr oder weniger beliebigen Fassade drapiert zu einem einheitlichen Architekturwerk verknüpft werden, diese Einwände sind zu bekannt, um hier wiederholt zu werden. Aus dem Programm zum vorliegenden Wettbewerb konnte man hinsichtlich der heutigen Ansichten der ausschreibenden Behörden zwar einige Hoffnung auf eine Revision ihrer früher bekundeten Auffassung schöpfen; immerhin bestanden unter den Architekten noch starke Zweifel.[1]) Umso grösser ist die Befriedigung darüber, dass namentlich die S. B. B. sich nicht in kleinlicher Weise an den vorgeschriebenen Bahnhof-Grundriss geklammert haben. Im Gegenteil: Alle die an erster Stelle prämiierten, hier mitgeteilten Grundrisse weisen wesentliche Verbesserungsvorschläge auf, die zudem im Gutachten freimütig als solche anerkannt werden.

Zurückhaltender zeigte sich die Post-Verwaltung. Zwar sind auch für die Post Grundriss-Abweichungen prämiiert worden; aber der bezügliche Tenor im Gutachten tönt ganz anders als beim Bahnhof. Es heisst da von „schweren Mängeln", es werde „den Anforderungen des Dienstes nicht Genüge geleistet" usw. In *was* die Mängel bestehen, wird aber leider nicht gesagt; es wäre umso interessanter dies zu erfahren, als ja z. B. die mehrfach vorgeschlagenen langen Schalterhallen vielfach auch bei neuesten Postgebäuden ausgeführt werden. Gerade solche Jury-Berichte böten der Post-Verwaltung gute Gelegenheit, hinsichtlich ihres geheimnisvollen Dienstbetriebes etwas aus der Reserve herauszutreten, um dadurch die nichtbeamteten Architekten in ihrem Bestreben der künstlerischen Mitarbeit an diesen öffentlichen Bauten zu fördern. Darauf zielt offenbar auch der am Schluss des Gutachtens ausgesprochene Wunsch des Preisgerichts selbst, den wir, gewiss im Namen aller beteiligten Fachkollegen, auch unsererseits lebhaft unterstützen und im eben angedeuteten Sinn erweitern möchten.

Zum Schluss sei noch die Hoffnung ausgesprochen, die beiden Verwaltungen mögen auch hinsichtlich der Bauausführungen, frühere Erfahrungen beherzigend, ihr Vorgehen krönen, indem sie die Ausarbeitung der Bauprojekte in *eine* Hand legen. Der Ausfall der Prämiierung dürfte den Entschluss hierzu erleichtern. *Die Redaktion.*

„Drahtkultur".

Technisch-ästhetische Betrachtungen

von Ing. *A. Trautweiler*, Zürich.

(Schluss von Seite 50.)

Was die landschaftschänderische Eisenbahn betrifft, seien die folgenden Sätze eines elsässischen Schriftstellers, Carl Gruber, aus seinem „Wasgauherbst" mitgeteilt.

„Es ist ja auch nur so ein unvernünftiges Vorurteil, das wir mit uns herumschleppen, nachdem sein eigentlicher Sinn verloren ging, diese merkwürdige Vorstellung von der poesiewidrigen Eisenbahn. Unsere Urgrossväter haben uns das Gefühl vererbt, das bei ihnen der natürliche Schrecken, die natürliche Auflehnung gegen einen mit Riesenkraft in ihre ruhige Erscheinungswelt hereinbrechenden und diese völlig umstürzenden Mechanismus war. Und uns unterwirft jetzt, wie so oft, das Wort, während die ursprüngliche Vorstellung abgestorben ist. Wären wir in unserer dichterischen Vorstellungswelt ganz einzig mit unserer heutigen Erscheinungswelt, so müsste sich schon — reicher und origineller als in den paar Ansätzen der Ballade — eine förmliche Poesie der Eisenbahn, der Lokomotive entwickelt haben. Denn wenn sie zweifellos Poesie verdrängt hat, namentlich die Poesie der ruhigern und behaglichern Verkehrsmittel von früher, so hat sie dafür selber neue dichterische und malerische Formen in unsere Erscheinungswelt hineingesetzt, für die uns einstweilen das Auge fehlt. Gibt es einen lockendern Vorwurf für den Maler, als das abenteuerliche Lichterspiel in einem grossen Bahnhof oder des brausenden Bahnzuges in der Heide? Und blicken wir nun, nachdem das Tal sich erweitert, von unserer Strasse zunächst hinüber nach dem reinlichen, schlanken, biegsamen Schienenweg, was ist denn daran so hässliches, so sehr der waldigen Umgebung Widersprechendes? Ist er nicht auch Gliederung des Talgrundes, ist er nicht in ähnlichem Masse Bewegung und Beharrung, Leben und Stille wie die Chaussee, auf der wir laufen? Und nun kommt der entsetzliche Zug, talabwärts, mit höchstzulässiger Geschwindigkeit, pfeifend, fauchend und ein langes Rauchgewind durch die Luft schleifend. Die Talwände werfen unwillig sein Jauchzen zurück, sekundenlang blitzen die Scheiben im Bach, dann ist der kräftige Spuk verschwunden, und nur der süssliche Geruch der Kohle dämmert in der Luft nach. Ich kann mir nicht helfen: ich empfinde diesen Vorgang als neue Poesie."

Dieser begeisterte Preis der Schönheit technischer Gebilde steht in schroffem Gegensatz zu der Ablehnung, die sie z. B. von Ruskin erfahren haben und die heute noch den Grundton der Heimatschutzbewegung angibt. Ruskin warf der Eisenbahn vor, sie mache die Welt kleiner statt grösser, und das sagte er vor 50 Jahren, als die Züge das heutige Tempo noch bei weitem nicht kannten, als man noch nichts wusste vom lenkbaren Luftschiff und von der Flugmaschine. Ist es aber nicht ein subjektiver Irrtum zu glauben, die Eisenbahn mache die Welt kleiner? Wer die interessante Beschreibung einer Reise mit der transsibirischen Eisenbahn oder die enthusiastische Schilderung einer Durchquerung Nordamerikas mit der Canadischen Pacific-Bahn liest, gewinnt sicherlich nicht den Eindruck, dass die Welt sich in den Augen derer, die sie so schildern, verkleinert habe. Mit dem überschwänglichen Entzücken der Ballonfahrer und Flieger über das Erlebte und Gesehene verhält es sich ebenso.

Eine aufrichtige Freude und Begeisterung über diese Errungenschaften ergreift nicht nur jene, die den Vorzug haben, sie direkt zu benutzen, sondern auch die Zuschauer und sogar jene, die bloss aus der Zeitung davon erfahren. Wenn aber auch Ruskin auf diese Weise tagtäglich ins Unrecht gesetzt wird, so spuken doch seine weltfremden Absonderlichkeiten noch lebhaft in den Köpfen gewisser Heimatschutz-Fanatiker.

Ich kann mir nicht versagen, eine kleine Blumenlese von Heimatschutz-Schlagwörtern in Erinnerung zu rufen, die neulich in einer, übrigens mit Recht angesehenen schweizerischen Zeitschrift stunden und die, wie mir scheint, das Tieferhängen sehr wohl verdienen:

Die Bergbahnen „vernichten die überirdische Schönheit und Einsamkeit des Hochgebirges". Sie sind eine „Barbarei", „eine jedes anständigen Zweckes bare Spekulation auf die Kulturlosigkeit und Sensationslüsternheit des reichen snobistischen Modepöbels". Sie sind eine „Vernichtung positiver Werte der ganzen Nation". Der Bahnkörper steht „in direktem Widerspruch mit der Landschaft".

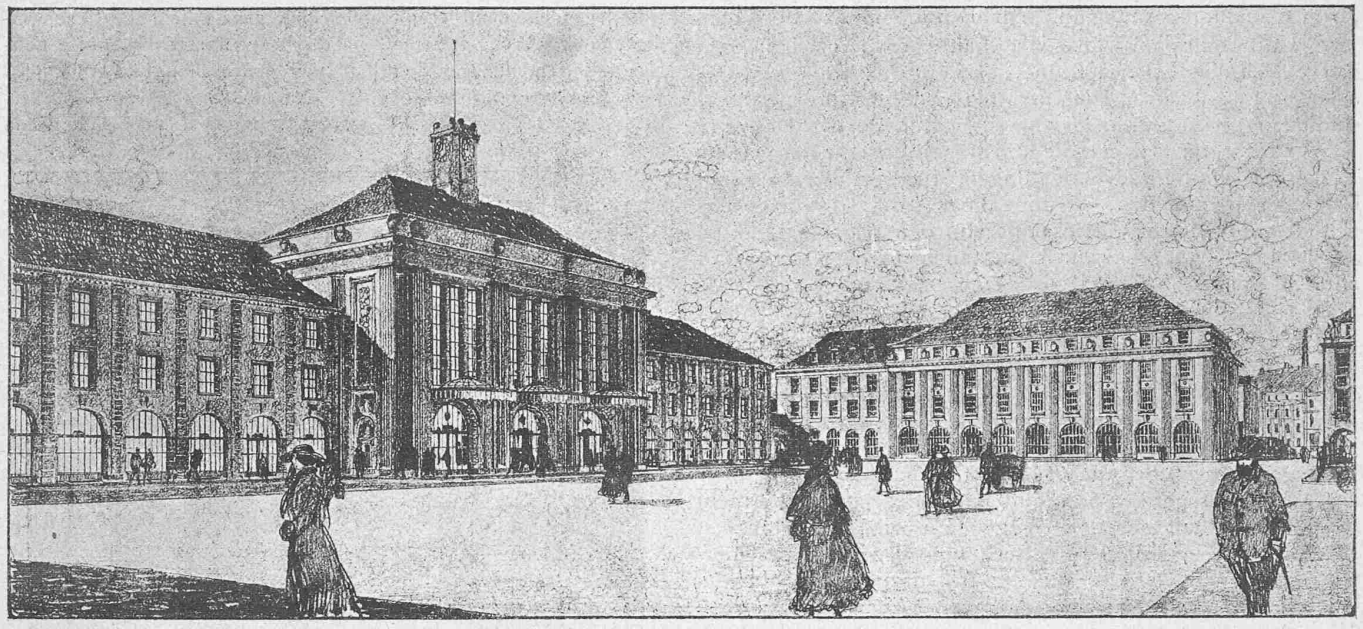
Man spricht sodann von der „Brutalität der geraden Linie", von der „Hässlichkeit der eisernen Brücken", von der „langweiligen Oede der vielen Stangen" usw.

Es wird also verlangt, dass eine Bahn in erster Linie mit Rücksicht auf das Landschaftsbild trassiert werde und zwar wohlgemerkt jenes Landschaftsbildes, das eben gerade die subjektive Geistesrichtung der Natur-Romantiker betont wissen möchte. Wie aber, wenn später einmal die Einsicht sich allgemein durchringt, dass einzig die nach richtigen technischen Grundsätzen trassierte Bahnlinie die Landschaft in befriedigender Weise ergänzen kann und dies sogar auch dort, wo das Ergebnis eine gerade Linie sein sollte?

---

[1]) Vergl. Korrespondenz in Bd. LXVIII, S. 244 (18. Nov. 1916).

Wettbewerb für Fassaden-Entwürfe zum Bahnhof- und Post-Neubau in Biel.



V. Preis. Entwurf Nr. 24 „Neu-Biel", Variante A. — Architekten *Bracher, Widmer & Daxelhofer* in Bern.

Es sei zugegeben: die gerade Linie hat eine gewisse Härte, die Silhouette einer Lokomotive bildet in der Landschaft einen Kontrast, die Hochspannungsleitung, die ohne Rücksicht auf ein idyllisches Ufergelände schnurgerade daherstelzt, stört gewisse Gefühlsregungen. Dafür aber weckt sie andere. Und ein Kontrast ist als solcher durchaus nicht notwendigerweise hässlich. Gerade auf ihm beruht zum Teil die Wirkung der Bilder jener Künstler, die ich erwähnt habe. In vielen davon ist grelles Feuer der Träger des Gegensatzes, der grossartig wirkt.

Ich erinnere mich an eine etwas abgelegene elsässische Gegend, das sogenannte „krumme Elsass", wo in den Vorbergen der Vogesen mehr Licht und Kraft wirklich ein unverkennbares Bedürfnis war. Die dortige Hügellandschaft mit den in ihre Vertiefungen malerisch gebetteten Dörfern und Gehöften, denen die Holzfachwerkbauten ein so reizvolles Gepräge verleihen, mit den mäandrisch an den Bächen sich hinziehenden Reihen von Kropfweiden, den üppig wuchernden Gesträuchgruppen, den blühenden Rapsfeldern, auf die Jahrhunderte alte Burgtrümmer der Vogesengipfel herabschauen, hat einen Reiz, dessen Eigenart wir hier in der Schweiz nicht kennen. Als ich nach längerm Unterbruch wieder einmal in jene Gegend kam, war ihr Heil widerfahren. Kilometerweit kam über die Terrainwellen herüber aus kleinen Anfängen in blauer Ferne auf immer höher werdenden Stelzen in schnurgerader Linie die Hochspannungsleitung in das Land hereingestapft, ein Bild, das der Heimatschutzmann als brutal und unannehmbar ablehnen würde, das aber andern vielleicht mit mehr Recht als ein imposanter, poesievoller Ausdruck des Einzugs von Licht und Kraft in eine der Kultursteigerung sehr bedürftige Landschaft gilt. Die einen hätten gewünscht, dass die Kraftleitung sich auf krummen Umwegen hinter den Gehölzen und an den Hängen herumdrücke. Wenn aber das Land reif ist für den Einzug der Elektrizität, wenn der Licht und Kraft spendende Kupferdraht über das Gelände gespannt werden muss, so soll dies nicht auf Schleichwegen geschehen. Die gerade Linie ist der *Ausdruck des Kraftwillens*, der fortan im Kulturleben der Landschaft eine grosse Rolle spielen wird. Deshalb soll auch die Leitung gerade sein und sie gibt uns im Verein mit dem alten Zustand eben das neue imposante Gesamtbild, das die *neuen* Verhältnisse, die in ihrer Gesamtheit doch gewiss erfreuliche sind, zum Ausdruck bringt und bekräftigt. Die Drahtkultur ist hier durchaus notwendig, sie soll in der Landschaft betont werden. Wer in dem Draht den Weg gewaltiger Energiemengen sieht, die aus der während Jahrmillionen aufgespeicherten Sonnenwärme endlich wieder eine neue Wanderung und Wandlung antreten und sich über das Land ergiessen, erleuchtend und befruchtend, der muss und wird das neue Gesamtbild nicht als unschön verwerfen können.

Nachdem ich in so entschiedener Weise für die ästhetische Würdigung der technischen Erscheinungen im modernen Kulturleben eingetreten bin, ist es wohl nicht überflüssig, noch besonders zu betonen, dass es mir ferne liegt, etwa die berechtigten und nützlichen Bestrebungen der Heimatschutz-Bewegung zu bekämpfen. Diese Bewegung entsprang durchaus gesunden Motiven, und wir haben ihr entschieden vieles zu verdanken. Ich bitte auch, meine Ausführungen nicht so auszulegen, als ob ich die ästhetischen Werte der technischen Erscheinungen in den Vordergrund stellen und sie vor andern bevorzugt wissen möchte. Ich wehre mich lediglich gegen die Behauptung, dass es sich dabei bloss um negative Werte handle, dass der Draht *überall* das Hässliche und Abstossende in das Stadt- und Landschaftsbild hineintrage und dass seine Gebilde niemals für einen künstlerischen Vorwurf geeignet seien. Ich wehre mich auch gegen die anmassende, beleidigende Tonart, mit der die Heimatschutz-Fanatiker den Erbauern von eisernen Brücken, elektrischen Leitungen und Bergbahnen ethische Minderwertigkeit vorwerfen, sie als Ausbeuter, als Vernichter der positiven Werte des Landes, als Beförderer der Sensationslüsternheit hinstellen.

Solchen Angriffen gegenüber dürfen wir Techniker auch einmal auf den Tisch klopfen und den Beleidigern zurufen, sie möchten selbst erst *die Schönheiten der technischen Dinge sehen lernen*, bevor sie uns anschwärzen. Wir sehen und schätzen die ästhetischen Werte der unberührten Natur so gut wie sie und so hoch wie sie, erkennen und werten aber die technischen Schönheiten noch dazu!

Es war mir darum zu tun, zu zeigen, wie mit der fortschreitenden Kultur der stets leistungsfähiger und durch die Massenfabrikation relativ billiger werdende Draht die massenhafte Herstellung von Gegenständen ermöglicht, bei denen Zugspannungen in den einzelnen Teilen eine grosse Rolle spielen; wie dadurch die früher mehr massigen Gebilde der Technik, die nur Druckkräfte in sich tragen,