

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 127/128 (1946)  
**Heft:** 11

**Artikel:** Räumungs- und Wiederaufbauplanung in Strassburg  
**Autor:** Ring, Walter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-83815>

#### 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:** 15.01.2026

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

Blick der Gemeinde nicht auf einen vergänglichen Menschen in der Mitte, sondern auf das ewige Ziel der Gottesgemeinschaft gerichtet ist.

Aus allen diesen Gründen ist in den letzten Jahren von gewichtigen theologischen Stimmen die Forderung nach einem Chor in der evangelischen Kirche wieder eindeutig aufgenommen worden und es scheint, dass wir gerade an diesem Problem den toten Punkt einer wilden Freiheit und Kurslosigkeit im evangelischen Kirchenbau zu überwinden im Begriff sind. Die oberste kirchliche Behörde des grössten reformierten Kantons, die Berner Synode, hat in ihren Leitsätzen zum Kirchenbau den Chorraum sogar zur bindenden Verpflichtung erhoben und an die Spitze gestellt. Wir glauben, dass es architektonisch wie liturgisch von entscheidender Bedeutung ist für die künftige gereinigte Form evangelischen Kirchbaues, wie hier die Weiche gestellt wird.

Pfr. Peter Vogelsanger, Schaffhausen-Steig

\*

Obwohl die hier von Pfr. Vogelsanger vertretene Auffassung nicht neu ist (sie wurde z. B. im Märzheft 1939 des «Werk» dargelegt), haben wir ihr gerne Raum gewährt, um das ja früher hier<sup>1)</sup> ausführlich diskutierte Problem des protestantischen Kirchenbaues auch nach dieser Seite hin einer Abklärung entgegenzuführen. Aehnlichen Argumenten, die Pfr. F. Rohr (St. Gallen) am 8. März 1945 im «Kirchenblatt für die reformierte Schweiz» veröffentlicht hat, entnehmen wir noch folgende Stelle: «Eine Kultstätte für eine pantheistische Religionsgemeinschaft braucht kein Chor, denn in ihrer Religion gibt es kein «Gegenüber». In ihren «Gottesdiensten» können sie durchaus richtig im Gefühl leben, unter sich zu sein. Für eine christliche Kirche aber bedeutet dieses blosse «unter sich sein» den Tod. Freilich können wir weder den Geist noch Gott herbeizwingen, nicht einmal durch das Gebet, geschweige denn durch ein Chor, das wir bauen. Aber, wie die Israeliten in ihrem Allerheiligsten einen leeren Gnadenstuhl besessen und damit ihren Glauben an die unsichtbare, aber dennoch reale Gegenwart Gottes in ihren Gottesdiensten zum Ausdruck brachten, so möchten wir einfach durch das Chor angedeutet wissen, dass wir bei unserm Beten und Singen und Reden und Schweigen nicht bloss unter uns zu sein wünschen, sondern ein wirkliches Gegenüber haben möchten». Diese göttliche Würde des Chors möchte Rohr noch besonders dadurch hervorheben, dass die Tönung des Lichtes im Chor um eine Nuance lichter und freundlicher gestaltet würde als im Kirchenschiff, «das als Bereich des sündigen Menschen dunkler zu halten wäre und dem vom Chor her das Licht des kommenden Gottesreiches entgegenleuchten würde. — Im Augustheft 1945 der Zeitschrift «Reformierte Schweiz» (in dem sich auch ein gut illustrierter, vergleichender Ueberblick über die neueren reformierten Kirchenbauten der Schweiz findet, verfasst von Arch. Martin Burckhardt, Basel), vertritt Prof. Dr. A. Schädelin (Bern) grundsätzlich das gleiche Anliegen mit ähnlichen Gründen. Es gibt aber auch sowohl Theologen wie Architekten, die ebenso bestimmt Gegner des Chors sind<sup>2)</sup>. Die nächste Gelegenheit, bei der dieser Kampf der Meinungen zum Ausdruck kommen wird, dürfte der Ende dieses Monats ablaufende Wettbewerb Steigkirche Schaffhausen<sup>3)</sup> bringen, dessen Programm ausdrücklich auf das Chor-Problem hinweist, ohne diesbezüglich verbindliche Vorschriften zu machen.

## Räumungs- und Wiederaufbauplanung in Strassburg

Strassburg gehört zu den vom Krieg am schwersten betroffenen Städten Ostfrankreichs und selbst sein herrliches Münster wurde nicht verschont<sup>4)</sup>. Im Ganzen wurden im Laufe der Jahre 1944 und 1945 in der Stadt und ihren Vororten durch alliierte Bomben und unmittelbar nach Einnahme von Stadt und Hafen auch durch alliierte Truppen, ferner infolge dauernden schweren Artilleriebeschusses vom rechten Rheinufer 20 204 Einzelgebäude getroffen. Davon wurden 2154 völlig zerstört, 1400 zu je 50 bis 75 %, weitere 3360 zu je 10 bis 50 %, und die restlichen 13 290 zu weniger als je 10 % beschädigt. Da die Stadt 1936 im Ganzen über 27 700 Einzelgebäude verfügte, die damals von insgesamt 243 000 Einwohnern besetzt waren, ist der Prozentsatz der in Strassburg angerichteten Kriegsschäden in der Tat ausserordentlich hoch. Allerdings variieren diese Schäden zwischen hundert-



Bild 1. Umschlagplatz an der Ill, deutsche Kriegsgefangene verladen Schutt auf Flusschiffe. Links das grosse ESCA-Building

prozentiger Zertrümmerung und leichten Kugieleinschlägen im Mauerwerk.

Die Sachschäden verteilen sich auf das gesamte Stadtgebiet und einen Teil der eingemeindeten Vororte Neudorf, Kronenburg und Ruprechtsau. Aber die Leiter dieses, an Arbeitstradition und bürgerlichem Ordnungssinn so reichen Gemeinwesens, dessen soziale und hygienische Einrichtungen vor dem Krieg in vieler Hinsicht als vorbildlich angesehen und deren baupolitische Richtlinien schon lange vor 1914 von dem Gedanken grosszügiger Raumausweitung mit modernsten technischen Mitteln getragen wurden, machten sich unverzüglich nach der Befreiung an die Arbeit, um die angerichteten Schäden, wenn nicht sofort zu beseitigen, so doch soweit zu beheben, dass mit dem Wiederaufbau der zerstörten Gebäude sobald als möglich begonnen werden kann.

Schon bevor das Französische Ministerium für Wiederaufbau und Stadtplanung das Bureau seiner «Délégation du Bas-Rhin» in Strassburg eröffnete, begann die technische Nothilfe der Stadt spontan mit den Wiederaufräumungsarbeiten und ging daran, 47 vom Einsturz gefährdeten Gebäude mit ca. 50 000 m<sup>3</sup> zerstörtem Material abzutragen. 24 Strassburger Baufirmen waren an diesen ersten Notstandsmassnahmen beteiligt.

Der erste, provisorisch eingesetzte Regionaldelegierte für den Wiederaufbau, Chefingenieur Weirich von der Betriebsabteilung des Strassburger Rheinhafens, arbeitete damals einen Plan aus der nach seiner Anlage und den Modalitäten seiner Ausführung als ein Beispiel für sachgemäße Koordination und rationelle Arbeitsteilung, nicht nur in Frankreich selbst, sondern auch im Ausland Beachtung verdient. Die Ausführung dieses «Plan de déblaiement» wurde von den Nachfolgern Weirichs, dem ersten Regionaldelegierten Valentin und dem jetzigen, verantwortlichen Delegierten Pascal mit Umsicht gefördert. Dabei galt es Unfallsfälle unter den Aufräumungsmannschaften und dem Pub-



Bild 2. Guttenbergplatz (links Denkmal) nach dem grossen Bombardement vom August 1944, von der Münsterplattform aus nach Süden vorgesehen

<sup>1)</sup> SBZ Bd. 78, S. 119 ff. (1921) und Bd. 105, S. 225 ff. (1935).

<sup>2)</sup> SBZ Bd. 112, S. 42 (Programm Seebach, 1938) und «Werk» 1939, S. 87.

<sup>3)</sup> SBZ Bd. 126, S. 295.

<sup>4)</sup> Vgl. SBZ Bd. 126, S. 194\* (1945).



Bild 3. Seilergasse mit Rückfront des «Musée de Notre-Dame» nach dem Bombardement vom Aug. 1944



Bild 4. Seilergasse aufgeräumt. Museum links zum Teil ausgebessert, hinten zerstörter Flügel des Rohanschlosses

likum, wie sie naturgemäß bei der akuten Einsturzgefahr stark angeschlagener Komplexe drohten, durch vorsichtige und sachgemäße Abtragung zu vermeiden und anderseits das, in einer Zeit der Mangelwirtschaft so wertvolle Abruchmaterial nach Möglichkeit für Wiederaufbauzwecke zu erhalten. In der kurzen Zeit von nicht ganz sieben Monaten gelang es den vereinten Anstrengungen der öffentlichen Behörden und der privaten Baufirmen, der Stadt Strassburg wenn auch nicht ihr friedliches Vorkriegsgesicht, so doch das Aussehen einer sauberen, von ehrlichem Aufbauwillen erfüllten Departementshauptstadt zurückzugeben.

Seit Juli 1945 bis anfangs 1946 wurden in Strassburg 450 einsturzgefährdete Gebäude abgetragen und 405 000 m<sup>3</sup>, d. h. 80% des entstandenen Bombenschutts aussortiert oder nach Abladeplätzen außerhalb der Stadt abtransportiert. Zur Zeit wird noch am Abbruch weiterer 312 Häuser gearbeitet. Sowohl für den Abtrag wie für den Abtransport fehlte es anfangs an den nötigsten Transportmitteln und an genügenden Arbeitskräften. Aber es gelang schliesslich, alle technischen und personellen Schwierigkeiten mit Geduld und energischem Zugreifen zu meistern.

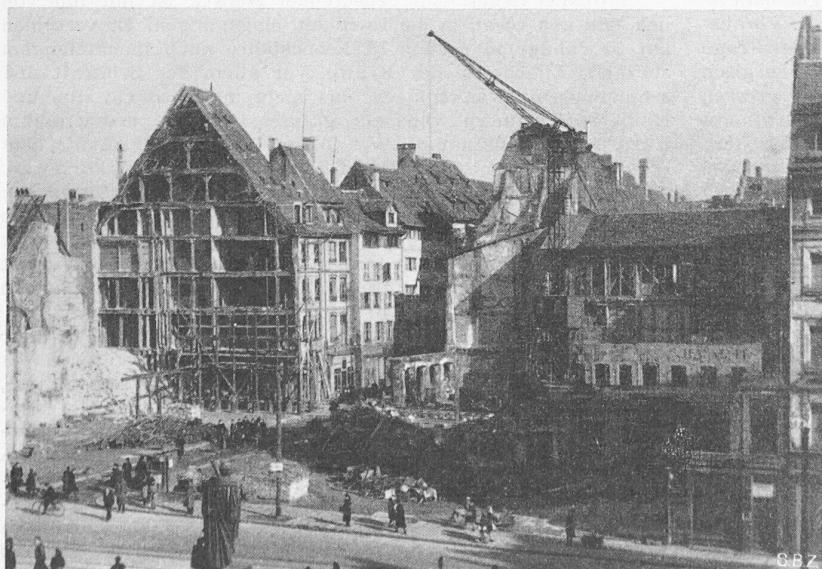


Bild 5. Gutenbergplatz (vorn Denkmal) nach erfolgter Aufräumung im Februar 1945, Blick nach Norden

So musste z. B. die zusätzliche «main d'œuvre» aus deutschen Kriegsgefangenenlagern im Elsass und Innerfrankreich rekrutiert werden. 42 lokale und regionale Bauunternehmen sind nun mit 690 Zivilarbeitskräften und insgesamt 2600 deutschen Kriegsgefangenen Tag für Tag am Werk, um aus dem Schuttgewirr der eingestürzten oder ausgebrannten Häuser der Innenstadt und der Vororte die noch brauchbaren Backsteine, Ziegel, Eisen- und Holzteile auszusondern und sodann den unverwendbaren Schutt auf Pferdefuhrwerke oder Camions zu verladen und aus der Stadt zu befördern.

Diese Abbeförderung erfolgte in der Hauptsache auf dem Wasserweg und zwar nach Umladen von den Straßenfahrzeugen auf Flusschiffe. Sie stellt in der Baugeschichte der Stadt

Strassburg eine ebenso originelle, wie nützliche und nachahmenswerte Neuerung dar. Natürlich war es nicht möglich 0,5 Mio m<sup>3</sup> Schutt auf irgend welchen beliebigen Plätzen an der Peripherie der Stadt abzukippen. Es musste nicht nur auf den Mangel an grossräumigen Lastwagen, sondern auch auf die, bis weit in das Jahr 1945 dauernde Treibstoffnot Rücksicht genommen und rationell gearbeitet werden. Deswegen wurden drei Hauptabladestände bestimmt und zwar der Petroleumhafen im Strassburger «Port Autonome», eine Balastière in der Nähe des in der Strassburger Bannmeile gelegenen Dorfes Ostwald, sowie verschiedene Bauterrains in den Vororten Meinau, Höhnheim und Lingolsheim. Als erste Etappe dieser systematischen «Ausräumung» brachten 55 Pferde- und 70 Motorlastfahrzeuge die Schuttmassen zuerst an sechs Umschlageplätze, die an den Ufern der Ill und des die Innenstadt durchfliessenden Umleitungskanals geschaffen worden waren und zwar an der alten Zollhalle (Rabenbrücke), an der Küsstrasse, am Pariser Staden, an der Kalbsgasse, am Illtor und gegenüber dem Mädchenlyceum. Zwei weitere Behelfsumschlagstellen wurden am sogenannten «Heyritz» und am Zusammenfluss der Ill und des Kanals, gegenüber dem grossen Escalgebäude auf dem Quai des Pêcheurs (siehe Bild 1) errichtet. Umschlag und Abtransport von den genannten Umschlagestellen erfolgte sodann auf zwölf normalen Flachkähnen und zehn Kanal-Penichen, wobei die Remorqueurs der Strassburger Hafenverwaltung Schleppdienste verrichteten. Soweit sich in der Nähe zerstörter Komplexe (z. B. bei den beschädigten Mathiswerken in Neudorf) Gleisanschlüsse befanden, standen des weiteren 40 Güterwagen der SNCF als Umschlaghilfe zur Verfügung.

Den Abladeplatz im Petroleumhafen wurden auf diesem kombinierten Transportwege bis zum 16. Februar 1946 rd. 130 000 m<sup>3</sup> Schutt zugeführt und zur Auffüllung und Einebnung des Hafenareals benutzt, auf dem demnächst Erweiterungsbauteile in Angriff genommen werden sollen (neue Hafenbecken, Zubringerstrassen usw.).

Auf der grossen «Balastière» in Ostwald wurden bis Mitte Februar im Ganzen 110 000 m<sup>3</sup> Schutt abgeladen, der ebenfalls der Auffüllung von Unebenheiten und damit der Verbreiterung des, einer Privatfirma gehörenden Abladegeländes diente. Die restlichen Entladeplätze in den Vororten erhielten bis zu dem genannten Datum 165 000 m<sup>3</sup> Schutt. Hier wurden neue Bauplätze für künftige Wohnkolonien aufgeebnet.

Der Umschlag auf Flusschiff vollzog sich, wie üblich, mit mechanischen Greifern, während die Entladung im Petroleum-Hafen durch zwei Schwimmkräne, in Ostwald ebenfalls mit mechanischen Greifern vor sich ging. Wer heute durch die Strassen der, trotz ihrer vielen Narben immer noch «wunderschönen» Stadt fährt, sieht an Stelle staub- und bakterienentwickelnder Schuttmassen, aus denen vor einem halben Jahre noch Möbel- und Stoffresten, verbogene Eisenstangen und morschtes Holzgebäck ragten, unter denen sogar nicht selten die Leichen verschütteter begraben lagen, sauber ausgeräumte Grundstücke, an deren Rand Backsteine oder anderes, noch verwendbares Material in Reihen aufgeschichtet ist. Das zurückgewonnene Baueisen ist inzwischen zu den Schrottsammelstellen, das Balken- und Brettermaterial zu den Bauplätzen gewandert, auf denen jetzt für öffentliche oder zivile Wohn- und Bureauzwecke Notbaracken errichtet werden. Am Broglie- und am Gutenbergplatz ragen noch turmhohe Kranen und heben die letzten Reste der Zerstörung weg. Aber vor vielen beschädigten Fassaden der Innenstadt sieht man schon wieder Holzgerüste und Abstützungen, sieht man Bauarbeiter und Bauhandwerker bei konstruktiver Arbeit.

Sobald wieder genügend Zement, Baueisen, Bauholz und vor allem Facharbeiter zur Verfügung stehen (der Regionaldelegierte lässt nichts unversucht, um das notwendige Material aus ganz Frankreich und aus den angrenzenden besetzten Gebieten Deutschlands zu beschaffen), wird die alte Stadt am Oberrhein mit der gewohnten Energie und den bisher erprobten Methoden das neue Material den hunderten von freigelegten Baustellen mit Schiff, Bahn oder Lastwagen zuführen. So wird und kann Strassburg als eine der ersten französischen Provinzstädte mit einer grosszügigen Neuerstellung seiner kriegsbeschädigten Gebäude beginnen, genau wie es die erste Stadt Frankreichs war, die einen systematischen Aufräumungsplan aufgestellt und durchgeführt hat. Die Strassburger haben damit bewiesen, dass es *in erster Linie planvoll durchdachter Zusammenarbeit* bedarf, um aus sinnlos zusammengeschlagenen Trümmern neue gradlinige und lichte Wohnstätten und aus dem Chaos der Zerstörung das geordnete Werk des Wiederaufbaues entstehen zu lassen.

Dr. Walter Bing

## MITTEILUNGEN

**Vom Montagehaus in den U. S. A.** Der Wiederaufbau in den kriegszerstörten Ländern und die allgemeine Wohnungsnott haben der Arbeit an demontablen, halbpermanenten und permanenten Trockenbauweisen neuen Impuls gegeben. Je mehr auch bei uns an Montagehäusern gearbeitet wird, umso greifbarer zeigen sich natürlicherweise auch die Schwierigkeiten. Es tauchen dann jeweils Zweifel auf, ob die Schweiz neben dem Vorsprung des Auslandes noch wird konkurrieren können. Wir glauben daher der Sache zu dienen, wenn wir an dieser Stelle Berichte aus anderen Ländern veröffentlichen, in denen sich die Idee trotz der praktischen Schwierigkeiten schon deutlich festgesetzt hat. «Wird sich das Montagehaus durchsetzen?» fragt die halboffiziöse amerikanische Rundschau «Time» in ihrer Nummer vom 11. Februar 1946 und kommt zum Schluss: Vielleicht. Die Fabrikanten hoffen, im nächsten Vierteljahr 30 000 Wohnungen herauszubringen, bis Ende 1946 deren 150 000 — das unter der Voraussetzung, dass sie das nötige Material erhalten. Neben der Frage der Materialbeschaffung, die von der Regierung jetzt energisch an die Hand genommen wird, besteht für manche der grossen Firmen das grössere Problem, ihren Produktionsapparat erst auf Friedensbedarf umzustellen. Die grösssten Produktionsziffern werden von der «Gunnison Homes Inc.» erwartet — ein fertiges Haus alle 25 Minuten. Es werden Modelle angeboten zwischen 3500 und 8000 \$, komplett mit Installationen, Kühlschrank und Montage am Platz. Die Gesellschaft nimmt im März die Produktion im ersten Werk auf und im August im zweiten. «Precision Built Homes Corp.» offeriert 40 verschiedene Modelle von 3700 bis 10 000 \$ nach Architektenentwürfen. Sie hofft, die Produktion im Frühjahr aufnehmen zu können. «American Houses Inc.» steht mit sechs Werken für eine Produktion von 7000 Wohnungen im Jahr bereit, sobald sie die Materialien bekommt. Die Preise der Typen liegen zwischen 2700 und 20 000 \$. «Anchorage Homes Inc.» hofft frühestens im Sommer die Produktion aufzunehmen zu können mit einer Tagesleistung von 16 Wohnungen. Das Programm umfasst 41 Modelle von 3600 bis 7500 \$. «Brooklyn's Johnson Quality Homes» stellt zur Zeit sieben Modelle zwischen 2500 und 6100 \$ her; zusammen mit Fracht, Landserwerb usw. muss mit dem doppelten Betrag gerechnet werden. Die Gesellschaft hofft ihre diesjährige Leistung auf 5000 permanente Wohnhäuser zu bringen. — Architektonisch mussten diese Montagebauten, die zum grossen Teil durch die Warenhäuser

vertrieben werden, als Kleinvilas auffrisiert werden. Dagegen hat die «Fuller Houses Inc.» den konventionellen Weg verlassen und ein Modell entworfen, das in den heutigen Flugzeugfabriken in grossen Serien hergestellt werden soll: Zylindrische Baukörper aus Aluminium und Kunstharsz, getragen von einer Säule aus Chromnickelstahl. Vorläufig hat ein einziges Werk die Lizenz übernommen, es hofft mit der Produktion im Frühjahr zu beginnen. Preise sind noch nicht bekannt. Nach Ueberwindung aller Produktionsschwierigkeiten wird sich dem Montagehaus in Amerika das grösste Hindernis aber erst entgegenstellen: Der Widerstand gewisser Wirtschaftsgruppen. Schon heute haben es in einigen Städten die Bauunternehmerverbände zustande gebracht, dass durch knifflige Bestimmungen in den Baugesetzen der Montagebau verhindert wird. Ebenso sind von Seiten der Gewerkschaften Bestrebungen im Gange, die Montage und die Installation von modernen, fabrikmäßig hergestellten Wohnungen in ihren Einflusszonen zu verweigern!

**Markierung der Bergpfade.** Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege (SAW) hat es sich zur Aufgabe gestellt, durch Markierung die abseits der verkehrsreichen Strassen liegenden Bergpfade und Passwege all jenen Wanderlustigen zugänglich zu machen, die gemächliche Wanderungen über Pässe und Alpweiden den Gipfeltouren vorziehen. Diese zu markierenden Gebirgs-Wanderwege werden je nach Beschaffenheit des Geländes in zwei Kategorien eingeteilt: einerseits Wanderwege, die von jedermann ohne besondere Ausrüstung begangen werden können und anderseits Gebirgs-pfade wie Alpenpässe, Hüttenzugänge usw., die höhere Anforderungen an die Bergtückigkeit und Ausrüstung des Wanderers stellen. Die vorgesehenen und z. T. schon ausgeführten Markierungen sind: Bergwegweiser, die sich von den gewöhnlichen Wegweisern durch einen waagrechten roten Streifen im weissen rechten Tafelfeld unterscheiden; Wegmarken in der Form des im Flachland üblichen Rhombus, jedoch in den Bergfarben weiss-rot-weiss. Auf Weiden oder Geröllhalden, wo sich keine Wegmarken anbringen lassen, kommen Signalstangen zur Verwendung, deren oberer Teil in 30 cm breiten Streifen weiss-rot-weiss gestrichen ist. Masskizzen und Photos solcher Markierungen bringt «Strasse und Verkehr» 1945, Nr. 20.

**Normung und Standardisierung im Bauwesen,** dieses dornenvolle Thema, dem die letzte Sitzung des Z. I. A. gewidmet war (siehe das Protokoll in der heutigen Nummer), behandelt auch die «STZ» vom 10. Januar 1946. Ausführlicher, als er es hier (Bd. 122, S. 169\* und 302\*) getan hatte, berichtet Arch. E. Zietzschmann über den erfreulich entwickelten Stand der Sache in Schweden und Finnland. Ein Ueberblick über die schweizerischen Leistungen zeigt, dass fast alles auf private Initiative zurückgeht: durch Gross-Baufirmen und Fabrikanten normierte Fenster, Türen und andere Bauteile sind alles, was nebst zahlreichen Barackentypen geschaffen wurde und ausführlich im Bilde gezeigt wird. Die Schlussfrage lautet: Und unsere Verbände? Glücklicherweise kann darauf jetzt eine positive Antwort erteilt werden, die sich unter S. I. A. auf Seite 138 findet.

## NEKROLOGE

† Gustav Bener. Ein bedeutender Mensch ist mit ihm von uns und uns voran in die Ewigkeit eingegangen. Er verschied am 25. Januar in seinem 73. Lebensjahre nach monatelangem stetigem Abnehmen der Kräfte, vor allem der Sehkraft und schmerzlosem Krankenlager, das mehr nur noch ein Hin- und Hinüberschlummern war; ein gütiges Geschick ersparte ihm einen langen Todeskampf. Wer Gustav Bener näher kannte, dem braucht nicht gesagt zu werden, wer und was er wirklich war; aber denen, die mit ihm nur wenig, vielleicht nur im amtlichen Verkehr in Berührung kamen oder ihn gar verkannten, möchte ein langjähriger Kollege und Freund es zu sagen versuchen; kurz, bündig und aufrichtig, im Sinne des gegen sich selbst objektiven, strengen, scharf kritischen, jeder Lobhudelei abholden Geistes, in dessen Banne wir noch lange stehen werden.

Gustav Bener entstammte einem alten Churer und in Chur residierenden Geschlecht. Hier in seiner engern und in seiner weitern Bündner Heimat waren die starken Wurzeln seiner Kraft, die er ihr sein ganzes Leben lang restlos widmete. Die kommende technische Entwicklung Bündens voraussehend, drängte es ihn, sie als Ingenieur mitzuerleben. Nach fröhlichem Studium absolvierte er das Polytechnikum im Jahre 1897 als Civilingenieur (wie wir Bauingenieure damals hissen) und konnte anschliessend seine erste Praxis bei der Projektierung und dem Bau der Linie Reichenau-Ilanz beginnen, um später Projekt und Bau der Strecke Filisur-Bergün der Albula-Bahn zu fördern und zu vollenden. Mit der Projektierung und dem Bau der Strecke Filisur-Wiesen der Linie Davos-Filisur und der untersten Strecke