

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 29/30 (1897)
Heft: 22

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

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

für die Linie Thalweil-Zug den Abschluss dieser drei der Freude über das schön gelungene Werk gewidmeten Tage bilden.

Bemerkungen zur Kirchenbau-Konkurrenz in Zürich-Aussersihl.

Der soeben entschiedene Wettbewerb für eine reformierte Kirche im Kreise III der Stadt Zürich hat das nicht mehr überraschende Resultat ergeben, dass nicht nur die ersten, sondern *alle* Preise an deutsche Architekten (wazu auch die in Deutschland lebenden Schweizer zu rechnen sind), vergeben wurden.

Dieses Resultat (das sich übrigens fast bei jeder unserer so beliebten internationalen Preisbewerbungen wiederholt) zeigt, dass jene Architekten, die aus Kirchenbauschulen hervorgegangen sind, die zum Teil in ihrem Beruf fast nichts anderes als *Kirchen* bauen und entwerfen und sich bei allen Kirchenkonkurrenzen beteiligen, dass diese Künstler den andern — auch den tüchtigsten — überlegen sind.

Damit ist nicht gesagt, dass es unter den einheimischen Architekten nicht auch eine ganz respektable Zahl giebt, welche vortreffliche, ja in ihrer Art hervorragende Entwürfe auszuführen im stande wäre, was auch übrigens das Preisgericht der letzten Basler Kirchenbaukonkurrenz vom April dieses Jahres mit andern Worten rühmlich erwähnte*). Aber der Schweizer-Architekt in den kleinern Orten und Verhältnissen kann sich eben auf keine Specialität werfen — er muss *Alles* machen.

Ferner ist dem Architekten, der in grossen Städten mit zahllosen, bedeutenden Bauwerken lebt, viel mehr Anregung zu mannigfaltigem Schaffen und Erfinden gegeben, als dem Kleinstädter (Beweis: unsere im Ausland lebenden tüchtigen Schweizer-Kollegen), der neue Ideen und Eindrücke in kostspieligen Reisen sich holen muss, zu welchen ihm sein Beruf nur selten Zeit und Gelegenheit bietet. Immerhin haben sich die schweizerischen Architekten durch dieses Vorgehen der Behörden bisher nicht entmutigen lassen und haben trotz der ungleichen Waffen ihre ganze Kraft eingesetzt und ihr *Bestes* gegeben. Zum Beweise dafür möchte ich meine Landsleute und Kollegen einladen, *ihren Projekten in der Ausstellung in Aussersihl ihre Namen anzuhängen*.

Im weitern weise ich darauf hin, dass bei unsern einheimischen Konkurrenzen (Parlamentsgebäude, Postgebäude etc.) gewiss ganz vorzügliche Resultate erzielt worden sind.

*) Schweiz. Bauzeitung Nro. 18 Seite 133.

der Urnersee veränderliche Proteusnatur, wechselnd vom freundlichsten Königsblau bis zu unheimlichem schwärzlichem Düster.

* * *

Sehen wir uns nun den Verlauf der neuen Linie etwas näher an. Aus dem stattlichen Gebäude des neuen Bahnhofes fahren wir zunächst in nördlicher Richtung wie bisher durch den Güttsch, aber in einem neuen doppelspurigen Tunnel, schwenken auf eigener Brücke über die Reuss, den Gotthardfluss, unter dessen Quellgebiet wir nach Verlauf von zwei Stunden durchfahren werden. Jenseits der Reuss geht es sofort in den Berg hinein, worauf die Stadt Luzern in einem weiten Halbkreis mittelst eines Tunnels von zwei *km* Länge umgangen wird. Draussen in der Haldenstrasse hinter dem Hôtel de l'Europe kommt die Linie wieder ans Tageslicht. Diese Tunnelausfahrt beim Hôtel de l'Europe, zwischen Villen und Gärten, in kühner Richtung gegen den kaum hundert Schritt entfernten See, mit dem Blick auf den Bürgenstock und allem, was darum und dahinter liegt, muss von überwältigender Wirkung sein, doppelt überwältigend durch die Ueberraschung und den Gegensatz. Reussabwärts hatten wir die Stadt verlassen, als ob es Basel oder Zürich zuginge; wenn wir dagegen aus der Erde kommen, befinden wir uns *2 km* weiter oben, seeaufwärts, das Gesicht gegen Italien gerichtet. Wäre es auch nur um dieser Tunnelmündung willen, so müssten wir schon die neue Linie als einen grossen Gewinn gegenüber der alten preisen.

Auf erhöhtem Damm über offenem, flachem Feld, mit weitem, freiem Blick auf den See und die Berge steuert nun die Bahn durch das sogenannte Würzenmoos, gegen Seeburg. Bei Seeburg, am Eingange des kurzen Schilteneune- und

Könnten die einzelnen Gemeinden in Zukunft nicht vorgehen, wie die allerhöchste Behörde?

Wenn eine Gemeinde einer *grössern Schweizerstadt* die dort wohnenden Architekten zur Konkurrenz einladet, so ist das gewiss ausreichend, gute Projekte zu erlangen. Will sie ein Mehreres thun, so dehnt sie den Wettbewerb auf alle Einheimischen aus. Wenn sie aber hiezu die Architekten der ganzen Welt einladet, so ist das geradezu ein Armutszeugnis vor der ganzen Welt für die einheimischen Architekten, für das wir die betreffenden Behörden verantwortlich machen müssen; es ist dies ein Vorgehen, das die Deutschen nicht befolgen; denn ihre Wettbewerbe sind (mit ganz wenig Ausnahmen) bloss auf ihre eigenen Landsleute oder höchstens noch auf Deutsch-Oesterreicher beschränkt. Diese Gepflogenheit, zu unsern Konkurrenzen das Ausland beizuziehen, hat aber noch andre Folgen, die uns nicht zum Nutzen gereichen und das Prestige unseres Standes im Auslande schädigen.

Das erstprämierte Projekt wird gewöhnlich zur Ausführung gebracht; aber nicht vom Schöpfer desselben, sondern von einem der betreffenden Gemeinde oder Behörde besonders genehmen Architekten.

Damit zwingt ihn diese, sich des geistigen Eigentums eines Andern zu bemächtigen. Im Anfang heisst es, der Bau werde nach dem Entwurf des fremden Baukünstlers ausgeführt. Beim Fortschreiten des Baues aber gewöhnt sich das Publikum, das Werk als Landesprodukt anzustauen, und der bauleitende Architekt wird durch die Bewunderung der Umgebung an dem gelungenen Werk fast unbewusst nach und nach zur Ueberzeugung gebracht, er selbst sei der Vater des gelungenen Baues.

Es ist auch der Fall denkbar, dass solche erstprämierten genialen Entwürfe in die Hände eines ausführenden Kollegen gelangen, der nicht im stande ist, die detaillierte Ausarbeitung in entsprechender Weise durchzuführen; und dann entstehen Bauwerke, die weder dem Erfinder zum Ruhme, noch dem Erbauer zur Ehre gereichen.

In beiden Fällen ist das Herbeiziehen ausländischer Kräfte Schuld an den dadurch geschaffenen Uebelständen, und es ist die Pflicht jedes erfahrenen Architekten, mit allen Kräften dagegen anzukämpfen.

Aus allen diesen Gründen möchte ich die Anregung aufwerfen: *Es möchten sich in Zukunft bei allen unsern internationalen (sogen. allgemeinen) Konkurrenzen die schweizerischen Architekten verpflichten, sich nicht zu beteiligen*. Es ist das der einzige Weg, dieser Gepflogenheit in unserm Vaterland entgegenzutreten.

Zürich, 26. Mai 1897.

Jul. Kunkler, Arch.

Seeburgtunnels, erhalten wir einen letzten schönen Rückblick auf Luzern. Das Meggenhorn durchschneiden wir durch den Lärchenbühlentunnel. Hinter dem letzteren erscheint mit plötzlicher Verwandlung der Scene ein neues Bild. Die Luzernerbuch ist verschwunden und wir lenken, die Habsburg vor Augen, in die Küsnachterbuch ein. Gegenüber in nächster Nähe, kaum eine Stunde in der Luftlinie entfernt, steht, gross und gewaltig, in seiner ganzen westlichen Breite der Rigi, das Gesichtsfeld völlig beherrschend. Unten, jenseits des Wassers, das Dörfchen Greppen, auf mittlerer Höhe die freie Terrasse des Rigi-Seebodens mit dem gleichnamigen Kurhause; hoch oben am Himmel Rigi-Kulm, -Staffel, -Rotstock und -Känzeli. Deutlich werden wir den Rauch der nach dem Kulm dampfenden Züge sich gegen den Himmel abheben sehen.

Die Bahn, hinfort nur durch einige ganz kurze Tunnels unterbrochen, hält sich beständig unweit des Seeufers. In die Mitte der beiden Dörfer Vorder- und Hinter-Meggen, nahe der Villa Ephrussi, kommt die Station Meggen zu stehen, welche natürlich die Schnellzüge nichts angeht. Die Anlage des Bahnhofes Küsnacht (bei der sog. Thalstrasse auf der Nordseite des Dorfes) gehörte infolge der Bodenverhältnisse zu den schwierigeren Aufgaben. Hinter Küsnacht geht es nun über die schmale Landzunge unweit der «Hohlen Gasse» vorbei, welche wir rechts liegen lassen, gegen Immensee, wo das neue Geleise in das alte, von Rotkreuz herkommende, einmündet, und zwar unmittelbar vor der Station Immensee. Wie bisher eilen wir nun durch die wonnigen Edelkastanien- und Nussbaumhalden zwischen Rigi und Zugersee nach Goldau, wo sich uns der Zürcher Gotthardzug anschliessen wird.