

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73/74 (1919)
Heft: 8

Sonstiges

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: 15.03.2025

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

damit dem Architekten und dem Ingenieur in gleicher Weise geschadet. Die Architekten haben sich in der Folge leider fast ganz von Ingenieur-Bauten zurückgezogen, oder wo sie zum Brückenbau herangezogen wurden, haben sie Eisenkonstruktionen durch unschöne Umbauten zu verdecken gesucht, wie z. B. an den Brückenköpfen der Kölner Dombrücke. Der Ausspruch eines Ingenieur-Aesthetikers: „J'y suis, j'y reste“ treffe besonders auf Eisenbeton-Bauten zu. Heute sei wiederum mehr eine Rückkehr zu früheren Anschauungen spürbar. Die unschönen und so gar nicht in die Gegend passenden eisernen Brücken der Gotthardbahn werden durch steinerne ersetzt. Neuere massive Brücken werden mit vollen Wänden ausgeführt, wie z. B. in Eglisau und in Rohr bei Frauenfeld. Bei schmalen Brücken wirkt eine massive Brüstung unschön, sie drückt; weil sie ein Geländer, eine Absperrvorrichtung ist, die mit der Festigkeit der Brücke nichts zu tun haben darf, so genügt ein offenes Geländer. Hänge- und Bogenbrücken verdanken ihre schöne Wirkung dem ruhigen Eindruck. Die Statik ist die objektive Richtlinie für die Aesthetik.

Prof. Dr. F. Becker will sich nicht mit den Kunst-, wohl aber mit den Natur-Bauten befassen. Alle Welt spricht von Aesthetik, sogar der Rindviehzüchter, nur macht der Schönheitsbegriff Wandlungen durch. Dem weiss sich der Bauer anzupassen: Zu der Zeit, als eingesenkte Rücken am Tier schön befunden wurden, steckte man dem Vieh das Futter in die Höhe; heute, wo gerade oder sogar nach oben gewölbte Rücken verlangt werden, gibt man dem Vieh das Futter in tiefer Lage. So erzog sich der Bauer früher Vieh mit gesenktem, heute Vieh mit erhöhtem Rücken. Das Kamel sei die schönste Tierform, man müsse es nur an der Arbeit sehen mit seinen für das Gehen im Sand breit gebauten Füßen, seinen hohen Beinen, seinem schönen Kopf und Hals und seinem für das Tragen von Lasten wohl geformten Rücken. Wie in den wunderbaren Gebilden der Schneekristalle, die auf unsere Kleider fallen, arbeitet die Natur mit einem Spiel von Formen nach den Gesetzen der Physik und zwar *in* Formen, nicht *mit* Formen. Die Aesthetik ist das Wahre, Gute, Edle, — sie ist nur ein bestimmter Ausdruck für das Rechte. Sie muss gesund sein, darf nicht auffallen. Schelling sagt: Natur-Nachahmung, Natur-Ergänzung müssen wir treiben. Unsere Ingenieur-Bauten sollten so sein, wie wenn sie der Boden erzeugt hätte. Becker weist sodann auf die wunderbare Schöpfung, die in einem unter Anpassung an die Natur entstandenen Bergweg liege; sie zeigt, wie oft bei künstlich angelegten Strassen gesündigt werde. Die alten Römer bauten viel besser als wir, weil sie sich dem Gelände anpassten. Ein scheussliches Gegenstück zu einer Römerstrasse bilde die Oberalpstrasse mit ihren vielen Kurvenwindungen. Gleiches sei von den Bahnen zu sagen. So wurde die Semmering-Bahn gewalttätig in den Berg gelegt, im Gegensatz zur Gotthard- und zur Rhätischen Bahn. Auch Prof. Becker tadelt die Gotthardbrücken, erklärt aber deren Entstehung durch das damals so billige Eisen und dadurch, dass eben zu Culmanns Zeiten Eisen Trumpf war. Der Eiffelturm wiederum sei ein Wunderwerk der Bau-Aesthetik. Bei Wanderungen durch die Natur sehen wir im Winter den Fluss der Formen, im Sommer das Spiel der Farben. Durch die Natur bekommen wir den richtigen Masstab für Ruhe und Bewegung, für Harmonie und Rhythmus.

Obering. C. Andreae verweist auf Séjourné, von dem man sagt, dass er seine Brücken nach ästhetischen Gesichtspunkten entwerfe und dass sie doch den statischen Anforderungen entsprechen, wohl infolge seines richtigen ästhetischen Gefühles.

Direktor F. Escher empfiehlt das „Sehenlernen“ und weist auf die A. E. G. hin, die einen Peter Behrens zugezogen hat, um nicht nur ihre Fabrikbauten, sondern alle ihre Erzeugnisse im ästhetischen Sinn richtig durchzubilden zu lassen. Künstler und Praktiker müssen sich vereinigen. Die ersten Autos seien Kutschen gewesen, die ohne Pferde fahren konnten, nach ihrer Form aber eben nur gewöhnliche Kutschen. Erst allmählich hat sich ihre Form der Eigenart des „Kraftwagens“ angepasst und ist schön geworden. Eine ähnliche Entwicklung vom Unschönen zum Schönen machen jetzt die elektrischen Automobile durch, die anfänglich genau den Benzin-Autos gleichen, in denen lediglich der Benzinmotor durch einen Elektromotor ersetzt war.

Architekt M. Häfeli bekennt, dass er erst habe lernen müssen, ästhetisch zu fühlen. Es sei verwerflich, wenn für ein kleines Städtchen eine grosszügige Brücke, und wenn für ein offenes Feld, wo weit und breit kein Haus stehe, eine heimat-schützlerische

Brücke geplant werde. Häfeli möchte in Ergänzung zu Trautweilers Programm nicht nur die „Anpassung“, sondern auch die „Unterordnung“ als wichtig hervorheben.

Direktor A. Huguenin verlangt im Gegensatz zu Prof. Becker, dass wir die Natur *uns* dienstbar machen sollen. Der Willensausdruck des Menschen sei auch etwas Schönes. Ursprünglich ging der Mensch den Hindernissen aus dem Weg und nahm abwechselnd Steigung und Gefälle in Kauf, später aber habe er den Weg ökonomisch ausgeglichen. Die Gotthardbahn ist ein deutliches Zeichen menschlichen Willens und deshalb ist sie schön.

Dr. M. Ritter kommt auf die Preisgerichte für Ingenieur-Bauwerke zu sprechen, denen ein Architekt angehöre. Die Projekte können beurteilt werden vom Standpunkt der „Aesthetik der Linie“, oder des „Stabes“, oder der „Massen“. Da wäre es für den Preisbewerber angenehm und vorteilhaft, vorher zu wissen, welcher Richtung der Preisrichter-Architekt zuneige, denn wenn er beispielsweise für die „Masse“ schwärme, so werden sicher alle Projekte gestrichen, denen die Linie und der Stab zu Grunde liegen. Es sollte deshalb in einer Vorbesprechung dargelegt werden, welches die Ansichten des urteilenden Architekten seien, damit nicht nachträglich einzelne Bewerber verschnupft werden.

Prof. Rohm erinnert hierauf daran, dass in einer Präsidenten-Konferenz bereits eine bezügliche Anregung gemacht worden sei. Tatsächlich vergehen in der ersten Besprechung des Preisgerichtes 24 bis 48 Stunden, ehe man sich verstehe. Aber gerade die in Aussicht genommenen Diskussionsabende und speziell der heutige unter der Devise „Ingenieur-Aesthetik“ sollen Abklärung bringen. Wir möchten die objektiven Grundlagen der subjektiven Anschauungen kennen lernen.

Direktor M. Roß: Ich habe es immer etwas empfunden, dass die Aesthetik das Resultat einer persönlichen Bildung, also subjektiv ist. Am meisten hat mir der Leitgedanke eingeleuchtet: vom Nützlichen durchs Wahre zum Schönen. Ich glaube, dass eine statisch richtige Lösung meistens befriedigen wird, aber die einfachste und billigste ist trotzdem oft unschön. Wir in der Schweiz haben uns bisher an die einfachen Formen gehalten. Heute wird die Vollwand bevorzugt, aber in Deutschland ist man in dieser Richtung entschieden zu weit gegangen. Ich möchte nicht behaupten, dass das, was statisch richtig und wahr, auch immer schön sei. Wir sollten die Natur nicht gerade vergewaltigen, aber auch nicht so manches verstecken. Wir müssen die jungen Leute erziehen dadurch, dass man ihnen viel zeigt.

Arch. Häfeli und Ing. Dubs empfehlen, das noch unerschöpfte Thema in einem spätern Diskussionsabend weiter zu behandeln. Häfeli schlägt vor, dies an Hand von Lichtbildern von Brücken zu tun; Dubs will mit Trautweiler das „Geräusch“ und die „Bewegung“ einbeziehen.

Das Präsidium drückt seine Freude aus über die Einleitung zur Diskussion, sowie über die lebhaft ausgeführte Aussprache und schliesst die Sitzung um 11 Uhr.

Für den Aktuar: Dr. H. Ke.

EINLADUNG

zur VIII. Sitzung im Vereinsjahr 1918/1919
auf Mittwoch, 26. Februar 1919, abends 8 Uhr, auf der Schmiedstube.

TRAKTANDEN:

1. Protokoll und geschäftliche Mitteilungen.
2. Vortrag von Direktor A. Huguenin, Zürich:
„Maschinelle Ausrüstung einiger neuerer Wasserkraftanlagen“
(mit Lichtbildern).

3. Allgemeine Umfrage.

Eingeführte Gäste und Studierende sind willkommen.

Der Präsident.

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

On cherche pour la France un *ingénieur* spécialiste en appareils de levage, pour diriger le bureau de construction d'ateliers importants. (2164)

Gesucht für schweizerische Industrie ein erfahrener *Maschinen-Ingenieur* als Betriebsleiter (Lebensstellung). (2165)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Bureau der G. e. P.
Dianastrasse 5, Zürich.